

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Institut dopravy

Současný stav nízkonákladových společností na  
letištích v ČR a vzájemné porovnání s letišti podobného  
typu v sousedních zemích

-

Current Status of Low-cost Airlines at Airports CR  
and Confrontation with the Airports of Similar Type in  
Neighbouring Countries

Student:

Bc. Jan Kropjok

Vedoucí diplomové práce:

Ing. David Schwarz

Ostrava 2012

## Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Jan Kropjok**  
Studijní program: N2301 Strojní inženýrství  
Studijní obor: 2301T003 Dopravní technika a technologie  
Specializace: 40 Letecká doprava  
Téma: **Současný stav nízkonákladových společností na letištích ČR a vzájemné porovnání s letišti podobného typu v sousedních zemích**  
**Current Status of Low-cost Airlines at Airports CR and Confrontation with the Airports of Similar Type in Neighboring Countries**

Zásady pro vypracování:

1. Historie a vývoj nízkonákladových společností v ČR a ve světě
2. Aktuální přehled nízkonákladových společností
3. Analýza leteckého trhu na letištích v ČR
4. Analýza provozu na jednotlivých letištích vzhledem k nízkonákladovým společnostem

Seznam doporučené odborné literatury:

1. KERNER, Libor, et al. Provozní aspekty letišť. [s.l.]. Praha: Vydavatelství ČVUT. 2003. 270 s. ISBN 8001028410.
2. ŽIHLA, Zdeněk, et al. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. [s.l.]. Brno: CERM. 2010. 302 s. ISBN 978-80-7204-677-5.
3. PRUŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. Praha: Galileo CEE Service ČR. 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Schwarz**

Datum zadání: 16.12.2011

Datum odevzdání: 21.05.2012

doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.  
vedoucí katedry



prof. Ing. Radim Farana, CSc.  
děkan fakulty

***Místopřísežné prohlášení studenta***

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě .....

.....

podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mě vyžadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby.

V Ostravě.....

.....

plné jméno autora práce

Jméno a příjmení autora práce:

Jan Kropjok, Bc.

Adresa trvalého pobytu autora práce:

Přemyslovců 1162/56, Ostrava 709 00

## ANOTACE DIPLOMOVÉ PRÁCE

KROPJOK, J. *Současný stav nízkonákladových společností na letištích v ČR a vzájemné porovnání s letišti podobného typu v sousedních zemích: diplomová práce*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2012, 127 s.

Vedoucí práce: Schwarz, D.

Diplomová práce se zabývá analýzou leteckého prostředí v ČR, konkrétně pak situací jednotlivých letišť s důrazem na analýzu provozu tzv. nízkonákladových leteckých společností. V úvodu práce jsou uvedeny historické milníky dějin letectví, které předcházely samotnému procesu deregulace, který měl za následek doslova boom nízkonákladových společností. V další části je popsán tzv. „low cost“ model, který tyto dopravci hojně využívají. V závěrečné části je provedena detailní analýza provozu na jednotlivých letištích s důrazem na ty z nich, jež odbavují lety nízkonákladových dopravců. Dále je zde také uveden možný budoucí vývoj celého nízkonákladového segmentu.

## ANNOTATION OF THESIS

KROPJOK, J. *Current Status of Low-cost Airlines at Airports CR and Confrontation with the Airports of Similar Type in Neighbouring Countries: thesis*. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Institute of Transport, 2012, 127 p.

Thesis Head: Schwarz, D.

This diploma thesis deals with the analysis of current aeronautical environment in the Czech Republic, focusing specifically on particular airports with an emphasis on low-cost airlines. In the introduction I focus on aviation history and its milestones that together brought the deregulation of aviation with the evolution of low-cost airlines as a most visible result. The next section thoroughly describes the so called “low-cost” operating model widely used by these airlines. Finally I conducted a detailed analysis of traffic at the most important Czech airports highlighting those with a significant low-cost share. In the last section I tried to point out current position of these carriers within the industry and propose a direction that these airlines may take in the years to come.

### ***Poděkování***

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu mé diplomové práce, panu Ing. Davidu Schwarzovi, který mi svými radami a konzultacemi v mnohém pomohl a mnohokrát správně nasměroval. Dále bych chtěl poděkovat především panu Ing. Janu Jurečkovi z ostravského letiště, který mi poskytl nejen potřebné provozní výkony letiště, ale také cenné informace a rady z praktického letištního provozu. V neposlední řadě bych chtěl také zmínit pana Ing. Langa z brněnského letiště a pana Mgr. Haraštu z letiště v Karlových Varech, kteří mi také poskytli data jejich mateřských letišť a bez jejichž pomoci bych tuto práci v takovém rozsahu zpracovat nemohl.

# Obsah

1	Úvod.....	11
2	Nástroje regulace v letecké dopravě .....	13
2.1	Mezinárodní regulace .....	13
2.2	Mezinárodní právní prostředí.....	16
2.3	Národní regulátor .....	19
2.3.1	Úřad pro civilní letectví (CAA) .....	20
2.3.2	Útvar pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (AAII) .....	21
3	Proces deregulace .....	22
3.1	Vývoj regulatorních opatření v U. S. A.....	23
3.1.1	Airline Deregulation Act .....	24
3.2	Liberalizace v evropském kontextu.....	24
3.3	Svobody vzduchu .....	26
4	Nízkonákladový model .....	28
4.1	Charakteristika sítě .....	28
4.2	Letiště .....	32
4.3	Servis na palubě .....	33
4.4	Flotila.....	34
4.5	Tarifování .....	36
4.6	Frequent Flyer a Frequent Buyer programy .....	37
4.7	Tvorba cen u nízkonákladových společností .....	40
4.8	Systém prodeje .....	44
4.9	Marketing.....	47
4.10	Nízkonákladový model dálkových letů .....	51
4.11	Využívání sociálních médií .....	54

4.12	Cargo .....	55
5	Přehled světových nízkonákladových aerolinek.....	57
6	European Low Fares Airline Association .....	59
6.1	Ryanair.....	61
6.2	Easyjet .....	64
6.3	Wizzair.....	68
7	Southwest .....	70
8	Analýza významných mezinárodních letišť v ČR.....	73
8.1	Letiště Karlovy Vary .....	76
8.2	Letiště Pardubice .....	83
8.3	Letiště Ostrava – Mošnov.....	86
8.4	Letiště Brno – Tuřany.....	95
8.5	Letiště Praha – Ruzyně .....	102
9	Srovnání letišť .....	113
9.1	Letiště Praha vs. letiště ve Varšavě.....	114
9.2	Letiště Brno vs. letiště Bratislava.....	116
10	Závěr .....	119
11	Literatura .....	124
12	Přílohy .....	127



## Seznam použitých zkratk

<b>Zkratka</b>	<b>Anglický název</b>	<b>Český název</b>
AAII	Air Accidents Investigation Institute	Úřad pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
ASM	Available Seat Mile	Ukazatel (místa nabízená k prodeji X uletěná vzdálenost)
AOC	Air Operator's Certificate	Osvědčení leteckého provozovatele
CAA	Civil Aviation Authority	Úřad pro civilní letectví
CASM	Cost per Available Seat Mile	Ukazatel (přímé provozní náklady / ASM)
CASS	Cargo Account Settlement System	Systém pro zúčtování carga
CUSS	Common Use Self Service	Samo-odbavovací kiosek
DGR	Dangerous Goods Regulations	Předpisy řídící přepravu nebezpečného zboží
EASA	European Aviation Safety Agency	Evropská agentura pro bezpečnost v letectví
ELFAA	European Low Fares Airlines Association	Evropské sdružení nízkonákladových dopravců
ETS	Emissions Trading Scheme	Schéma pro obchodování s emisními povolenkami
FFP	Frequent Flyer Programme	věrnostní program
FFB	Frequent Buyer Programme	věrnostní program (pro firmy)
GDS	Global Distribution System	Globální distribuční systém

<b>Zkratka</b>	<b>Anglický název</b>	<b>Český název</b>
IATA	International Air Transport Association	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IFR	Instrument Flight Rules	Pravidla pro let podle Přístrojů
ILS	Instrument Landing System	System pro přesné přiblížení
LCC	Low Cost Carrier	Nízkonákladový dopravce
OTP	On Time Performace	Přesnost dopravce
PALS	Precision Approach Lighting System	Přesná přibližovací světelná řada
PAX	Passengers	Cestující
PCN	Pavement Classification Number	Klasifikační číslo podkladu
RWY	Runway	Vzletová a přistávací dráha
SALS	Simple Approach Lighting System	Jednoduchá přibližovací světelná řada
VOR	Very High Frequency Omnidirectional Radio Range	VKV všesměrový maják

# 1 Úvod

V prosinci roku 2011 uplynulo již více než 100 let od prvních řízených letů bratří Wrightů. Od této doby prošlo odvětví letecké dopravy nevídaným vývojem, který nemá srovnání s žádným jiným odvětvím. Letecká doprava v podobě, ve které ji známe dnes, však takto neexistovala od samých počátků. Musela si projít složitým vývojem, ke kterému samozřejmě přispěly i stěžejní události 20. století. Mezi tyto milníky patřily zejména obě světové války. Během těchto období došlo k výraznému rozvoji v oblasti letecké techniky, zvýšil se dolet letadel, velikost, hmotnost, tudíž i kapacita a v neposlední řadě také bezpečnost. Letectví již nebylo výsadou pouze různých bláznů a snů, ale stalo se běžnou součástí života, i když cenově dostupnou pouze určité skupině obyvatelstva.

S nástupem 50. let přichází ke slovu proudové motory. Dochází k masivnímu rozvoji dálkové letecké přepravy, enormně se zvyšuje rychlost letadel, jejich dolet a zejména bezpečnost. Letecká doprava si získává čím dál větší důvěru. 60 léta jsou obecně charakterizována jako období rozvoje a rozmachu. Jednotlivé letecké společnosti nešetřily při investicích do svých letadel, ceny ropy ani zdaleka nedosahují takové části nákladů, jakou zaujímají dnes. Pro leteckou dopravu té doby je charakteristický zejména jeden pojem – tzv. vlajkový dopravce (z anglického flag carrier). Tehdejší, vysoce regulované odvětví letecké dopravy, velice často vůbec neumožňovalo konkurenční prostředí. Regulatorní rámec byl stanovován různými bilaterálními a multilaterálními smlouvami, ve které byli přesně určeni ti dopravci, kteří mohou daný trh obsluhovat. Dále byly regulatorně stanoveny ceny za jednotlivé lety, a tudíž bylo takřka nemožné tyto ceny snížit. Nicméně narůstající tlak široké veřejnosti vyústil až v odstartování procesu deregulace, nejdříve v U.S.A.

Tento samotný proces měl za následek uvolnění často velice striktních podmínek na jednotlivých trzích a obecně přiblížení celého odvětví širšímu okruhu veřejnosti. Tím, jak došlo k uvolnění daných trhů, došlo také k masivnímu zakládání nových soukromých společností. Ačkoliv většina z nich nebyla schopna existovat po delší dobu, způsobily výrazné snížení cen za leteckou přepravu, a tudíž umožnily létat i těm skupinám obyvatel, pro které bylo do té doby létání nepředstavitelným luxusem. Samotné ceny letenek se mnohdy snížily tak, že byly schopny konkurovat i pozemním způsobům dopravy. Dalším rysem tohoto období bylo umožnění vzniku a fungování nového modelu leteckých společností – tzv. nízkonákladových leteckých společností.

Celosvětovým průkopníkem v této oblasti byla americká společnost Southwest Airlines, která odstartovala masivní „boom“ i v dalších částech světa. Vznik těchto společností pak umožnil využití letecké dopravy i těm skupinám obyvatelstva, které by si za dřívějších podmínek takový luxus vůbec nemohly dovolit. Deregulace se po vzoru U.S.A. rozšiřovala i do dalších vyspělých států, především pak do Evropy.

## **Cíle práce**

Cílem této diplomové práce je provést analýzu leteckého prostředí v České republice zejména se zaměřením na nízkonákladový segment, tedy přesně zmapovat vývoj provozu na jednotlivých letištích. V rámci této práce bych také chtěl detailně popsat proces deregulace a následky, které měl pro odvětví civilní letecké dopravy. Uvedu také charakteristické rysy nízkonákladového modelu spolu s příklady a základními finančními a provozními charakteristikami významných nízkonákladových dopravců. Závěrem bych chtěl porovnat vybraná letiště, konkrétně letiště v Brně a Praze, a porovnat je s podobnými letišti v zahraničí.

## **2 Nástroje regulace v letecké dopravě**

Regulace jako pojem lze chápat různými způsoby. V letecké dopravě se s tímto pojmem setkáváme velice často, a to zejména z důvodu charakteru letecké dopravy. Mezi faktory, díky kterým je letecká doprava regulována, patří například technologická náročnost celého letecko-přepravního procesu, vysoká profesionalita veškerých osob a subjektů, také harmonizace služeb, a v neposlední řadě také vysoké nároky kladené na bezpečnost. Průša (2007) ve své knize definuje pojem regulace v letecké dopravě. Jejím cílem je tedy obecně dávat závazné příkazy k zavedení a udržování žádoucího pořádku. Pokud se jedná o mezinárodní leteckou dopravu, jednotlivá opatření se realizují na třech úrovních, a to: národní, bilaterální a plurilaterální.

Co se týče samotné regulace, tak její potřeba postupně klesá s liberalizací evropského vzdušného prostoru. Do pozadí ustupuje zejména regulace obchodní (ceny, kapacity), oproti tomu vzrůstá potřeba regulovat oblasti technické, bezpečnostní, oblasti věnující se ochraně spotřebitelů, dále pak také subjekty, které vykazují charakteristiky tzv. přirozených monopolů. Přirozený monopol je v leteckém odvětví například poskytovatel služby řízení letového provozu. V drtivé většině případů tyto podniky vlastní stát a z logických důvodů mohou na daném území fungovat pouze samostatně, bez konkurence. U takovýchto podniků je třeba věnovat pozornost regulaci zejména výši poplatků za jednotlivé navigační služby a dbát na to, aby nedocházelo ke zvýhodňování jednotlivých leteckých dopravců vůči jiným. [1]

### **2.1 Mezinárodní regulace**

Odvětví letecké dopravy je vysoce globálním odvětvím. Z tohoto důvodu bylo již od začátku jasné, že je zde nutná vysoká úroveň spolupráce jednotlivých států a sjednocení veškerých standardů a předpisů. Jak už bylo dříve řečeno, první významnou konferencí byla ta v Paříži v roce 1919, která řešila jako první otázku provedení mezinárodního letu při respektování suverenity vzdušného prostoru státu, který je přelétáván.

Nicméně po obou světových válkách byl systém mezinárodní letecké dopravy značně roztříštěn a bylo nutné nové uspořádání a stanovení pravidel. Z tohoto důvodu se v roce 1944 konala v Chicagu konference protihitlerovské koalice, která znamenala významný průlom v civilním letectví a je dodnes brána jako klíčová událost ve 20. století. Během této konference byly přijaty tři stěžejní dokumenty [2]:

- **Úmluva o mezinárodním civilním letectví** (Convention on International Civil Aviation, jedná se o stěžejní dokument řešící otázky rozvoje mezinárodního civilního letectví, který klade důraz na mezinárodní spolupráci zejména v otázkách standardizace, bezpečnosti, práva atd. Součástí tohoto dokumentu je také 18 příloh, které jsou převzaty do národních legislativ jednotlivých států, přičemž v České republice jsou tyto přílohy vydávány jako známé předpisy řady L).
- **Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých služeb** (International Air Services Transit Agreement, neboli tzv. dohoda o prvních dvou svobodách)
- **Mezinárodní dohoda o letecké dopravě** (International Air Transport Agreement, někdy také označována jako dohoda o 5 svobodách)

## ICAO

Mezinárodní regulatorní organizace ICAO (International Civil Aviation Organization) vznikla na základě závěrů přijatých na konferenci v Chicagu, která se konala 4. dubna 1947. Organizace má své hlavní sídlo v Montrealu a je přidruženou organizací k OSN. Mezi její hlavní cíle patří celosvětová harmonizace letecké dopravy, stanovení mezinárodně platných standardů a vydávání doporučení. [11]

## IATA

Mezinárodní nevládní organizace IATA (International Air Transport Association) byla založena v dubnu 1945 v Havaně. Na rozdíl od organizace ICAO se jedná o nevládní organizaci, která zastupuje zájmy jednotlivých leteckých dopravců, jak pravidelných, tak nepravidelných. Hlavní centrála IATY se nachází v Montrealu, nicméně většina operací je prováděna v její největší kanceláři v Ženevě. Mezi hlavní cíle organizace patří snaha o docílení maximální bezpečnosti a ekonomické soběstačnosti letecké dopravy, ale také například i šetrnosti k životnímu prostředí. IATA je také velmi často určitým prostředníkem mezi vládními organizacemi, jako je ICAO, a jednotlivými svými členskými dopravci.

Úloha IATY je také důležitá při schvalování letových řádů jednotlivých společností. Dvakrát ročně se organizují celosvětové konference, kde se projednávají letové řády mezi zástupci leteckých společností a provozovateli letišť. Dochází zde k vypracování tzv. IATA draftu, který obsahuje předběžné návrhy jednotlivých letových řádů. Tyto jsou pak projednávány a ve finální podobě vytištěny v Dunstable u Londýna. Zde je tedy zřejmá důležitost IATY pro existenci globální letecké dopravy.

Mezi další významné aktivity IATY patří také provozování zúčtovací ústředny **IATA Clearing House** a zúčtovacího systému pro agenturní prodej přepravních dokladů **Billing and Settlement Plan**.

Z důvodu různých potřeb v jednotlivých geografických částech světa byla činnost IATY rozdělena do tří konferenčních oblastí, aby tak lépe mohla reagovat na místní rozdílné podmínky. Na následujícím obrázku jsou tyto oblasti spolu se svými centry uvedeny. [10]

Obr. č. 2.1 Jednotlivé konferenční oblasti IATY



Zdroj: Technologie přepravy speciálních zásilek, bakalářská práce, vlastní zpracování

- 1. konferenční oblast** – centrum se nachází v Montrealu
- 2. konferenční oblast** – centrum a zároveň největší kancelář se nachází v Ženevě
- 3. konferenční oblast** – centrum se nachází v Singapuru

## 2.2 Mezinárodní právní prostředí

Vymezení právních vztahů mezi jednotlivými leteckými subjekty v rámci mezinárodní letecké dopravy může být dosaženo několika způsoby. Mezi základní tři patří následující:

### **Prozatímní provozní povolení**

Jedná se o zřídka používaný právní vztah. Používá se v těch případech, kdy není mezi jednotlivými státy uzavřena ani bilaterální, ani např. multilaterální letecká dohoda. Charakteristikou této dohody je to, že je uzavírána mezi daným dopravcem, který usiluje o provozování linek do daného státu, a tímto státem.



Nejedná se tedy o vztah mezi dvěma státy a z toho plyne pro dopravce určité riziko, například z důvodu odstoupení daného státu od této dohody. Tento spor pak nemůže být řešen na úrovni daných států. [1]

### **Bilaterální letecká dohoda**

Bilaterální letecká dohoda, jak už název napovídá, je uzavřena mezi dvěma smluvními stranami. Velice často mívají dané státy vzorové texty dohod, které pak aplikují pro konkrétní případy. Takový vzor dohody byl také přijat už na konferenci v Chicagu a je dodnes široce používán. Tyto bilaterální dohody se například používají pro realizaci letů do Ruska, kde není možno zahájit pravidelné lety bez uzavření této dohody. Jednotlivé náležitosti (jako například to, že na lince může být pouze jeden domácí dopravce) jsou upraveny ve specifických ustanoveních požadovaných oběma stranami. [12]

V následující části jsou uvedeny nejčastěji používané typy bilaterálních smluv mezi jednotlivými subjekty v civilním letectví. Jedná se o tyto smlouvy:

- *Poolové smlouvy*

Tyto typy smluv byly časté v první polovině minulého století. Jedná se o smlouvu mezi dvěma, ve výjimečných případech i více leteckými dopravci o spolupráci na dohodnutých tratích. Obě smluvní strany odevzdávají na společný účet, tzv. *pool* dohodnutou výši tržeb a tu si pak podle určitého systému rozdělí.

- *Code share*

Jedná se o tzv. sdílení kódů jednotlivých leteckých společností. V praxi tak může být jeden let označen kódy více společností, nicméně daný let je operován pouze jednou z nich. Je to určitý způsob, jakým mohou jednotlivé společnosti pronikat na nové trhy při minimálních nákladech a rizicích s tím spojených. V zásadě může mít tato spolupráce dvě formy, tzv. *block space*, kdy si letecká společnost kupuje přesně určenou část kapacity, nebo tzv. *free sale*, kdy je zakoupený počet míst předmětem dohody.

- *Special Prorate Agreements*

V tomto případě si dopravci dohodnou ceny, za něž si budou na svých linkách předávat cestující.

- *Franchising*

Jedná se o poskytnutí práva na používání obchodního jména a dalších charakteristik velkého, zavedeného dopravce s cílem umožnit růst nově zavedenému. Menší dopravce, kromě obchodního jména, přejímá také další rysy, jako například Frequent Flyer programy, uniformy, obecně tedy standardy služeb.

### **Multilaterální letecké dohody**

Tyto typy dohod jsou uzavírány mezi více subjekty. Často k těmto dohodám přistupují jednotlivé státy, jako to je v příkladu Dohody o mezinárodním tranzitu leteckých služeb. Ustanovení takovéto dohody je tedy pak platné pro všechny její signatáře.

- *Interline traffic agreements*

Tyto dohody jsou základním prvkem při tvorbě globálního systému letecké dopravy, a to konkrétně díky vzájemnému uznávání leteckých přepravních dokladů. Těmito smlouvami je v dnešní době propojena většina síťových dopravců. Díky těmto dohodám jsme si schopni zakoupit v jednom prodejním místě letenku na víceúsekový let operovaný více dopravci. Ti si pak výslednou cenu letenky rozpočítají na základě výše jejich podílových tarifů, tento proces se nazývá *prorátování*.

- *Vertikální letecké dohody EU*

Tyto dohody jsou charakteristické tím, že na jedné je seskupení států (EU) a na straně druhé třetí země. Cílem těchto dohod je získat pro členy EU lepší podmínky, než by mohly získat při samostatných jednáních.

- *Horizontální dohody EU*

Tyto dohody jsou projednávány mezi Evropskou komisí a nečleny EU v zastoupení členských zemí EU s cílem zajistit, aby všechny podmínky existujících dvoustranných dohod členů EU a dané země byly v souladu s právními požadavky EU. [1]

- *Dohody o společném evropském letovém prostoru*

Tyto dohody jsou určeny pro státy, které uvažují o vstup do EU, nebo jsou z hlediska letecké dopravy pro EU důležité. Na základě těchto dohod pak mohou tito dopravci ze zemí mimo EU operovat ve státech EU, jako by byly již jejími členy. [40]

## 2.3 Národní regulátor

Pod pojmem národní regulátor si můžeme představit instituci, která je začleněna do systému státní správy a vykonává regulatorní činnosti pro jednotlivé oblasti letecké dopravy. Jedná se tedy o základní prvek celého regulatorního systému. Samotná instituce často spadá pod některé z ministerstev a spolupracuje i s dalšími subjekty mimo dané odvětví, např. celní úřad, veterinární správa atd. Co se týče situace v České republice, tak v oblasti civilní letecké dopravy je to Ministerstvo dopravy, které je vrcholně zodpovědné za regulaci. Nicméně existují státy, jako např. U.S.A, kde je daná regulace rozdělena mezi více ministerstev, které tyto činnosti navzájem koordinují. Opačná situace, kdy jsou jednotlivé prvky letecké dopravy sloučeny do jedné skupiny, byla, a do jisté míry i stále je, praktikována v rozvojových zemích. Nevýhodou takového systému je to, že jeden orgán v rámci např. šetření letecké nehody vyšetřoval sám sebe. Je logické, že zde dochází ke zjevnému střetu zájmů. [12, 40, 1]

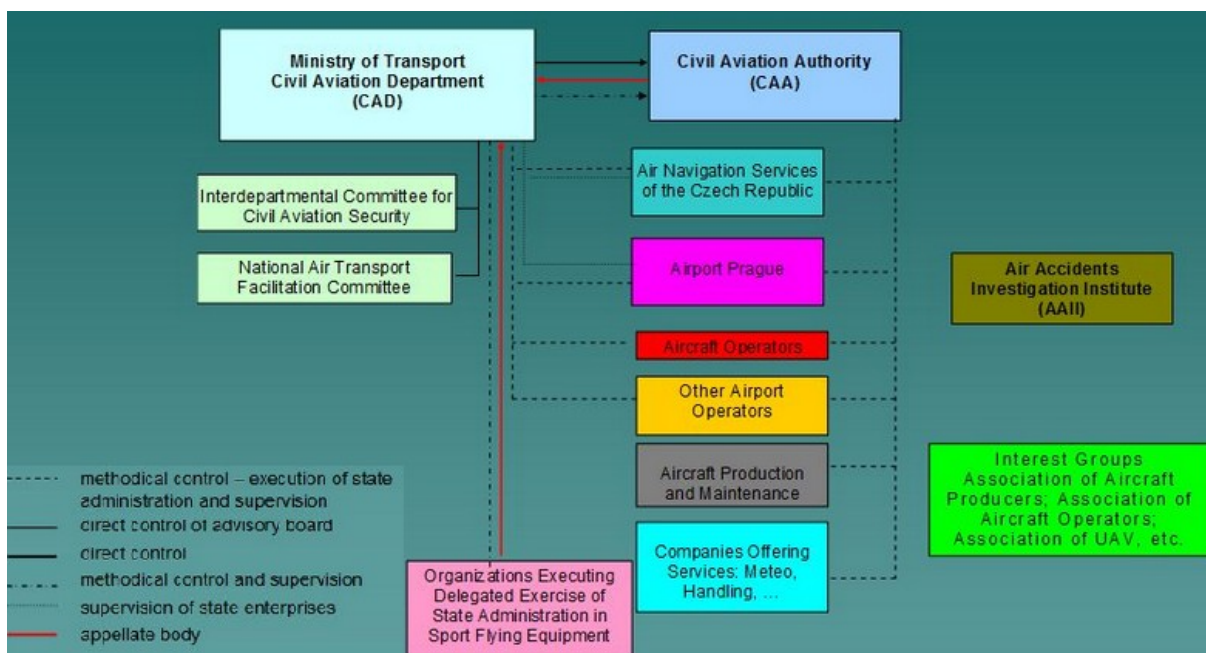
Proces regulace se na státní úrovni řeší následujícím způsobem:

- **Tvorba legislativy** (zákony, smlouvy, předpisy atd.)
- **Licencování** (udělování, podmiňování, odpírání a zadržování nebo odebrání licencí)
- **Ad hoc rozhodování** (má obvykle čtyři fáze: shromáždění informací, jejich analýza, rozhodnutí a za nějakou dobu také revize tohoto rozhodnutí)

### 2.3.1 Úřad pro civilní letectví (CAA)

V České republice vykonává funkci národního regulátora Úřad pro civilní letectví.

Obr. č. 2.2 Struktura civilního letectví v České republice



Zdroj: <http://www.mdcz.cz> (21. 2. 2012)

Jak je patrné z výše uvedeného obrázku, Úřad pro civilní letectví, jakožto orgán zodpovědný za výkon státní správy ve věcech civilního letectví je přímo podřízen Ministerstvu dopravy ČR, a to konkrétně Odboru civilního letectví. Jeho pravomoci a odpovědnosti jsou přesně vytyčeny v Zákoně o civilním letectví č. 49/1997 Sb., konkrétně pak v §3. Zde je mimo jiné stanoveno, že ředitele Úřadu pro civilní letectví (dále jen ÚCL) jmenuje na základě služebního zákona ministr dopravy.

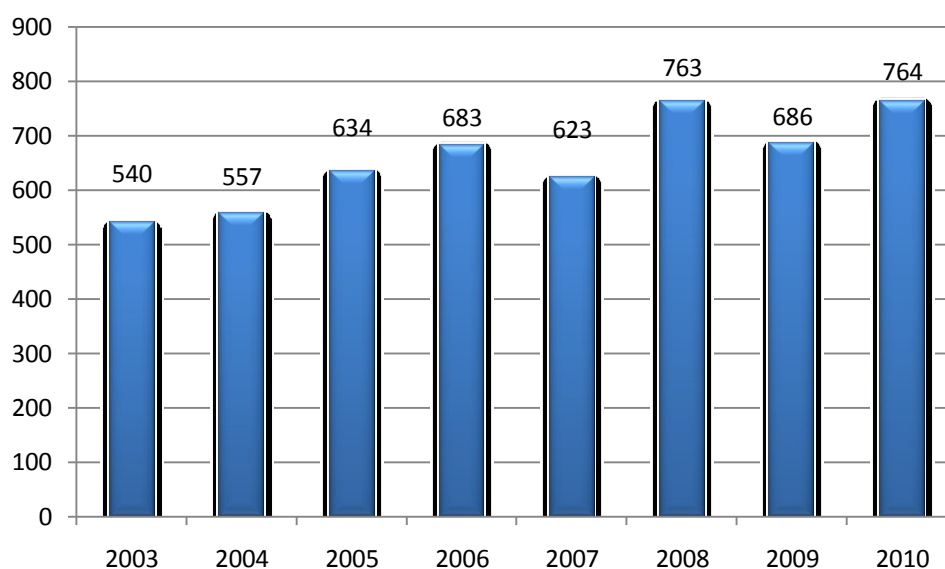
Rozsah činností ÚCL je široký, jedná se zejména o odborný dozor nad konstrukcí a výrobou letadel, monitorování způsobilosti letecké techniky, inspekce letového provozu, vedení leteckého rejstříku, licencování leteckého personálu, kalibraci leteckých zařízení a v neposlední řadě také vyšetřování leteckých nehod. [12]

### 2.3.2 Útvar pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (AAII)

Tento ústav zahájil činnost dne 1. 1. 2003 na základě novely zákona o civilním letectví č.49/1997Sb. Útvar byl založen na základě potřeby zvýšení bezpečnosti letecké dopravy a jeho založení bylo také jednou z nutných podmínek přijetí České republiky do Evropské Unie. Zřízení daného ústavu je podrobně popsáno konkrétně v §55a, kde jsou přesně vymezeny jeho činnosti. Mezi ně patří zejména shromažďování a analyzování informací o leteckých nehodách a incidentech, určování jejich příčin a formulování závěrů k jejich předcházení. Zjišťování stavu a jeho závěry, bezpečnostní doporučení ani hlášení se nesmějí zabývat hodnocením, či posuzováním viny nebo zodpovědnosti. [35]

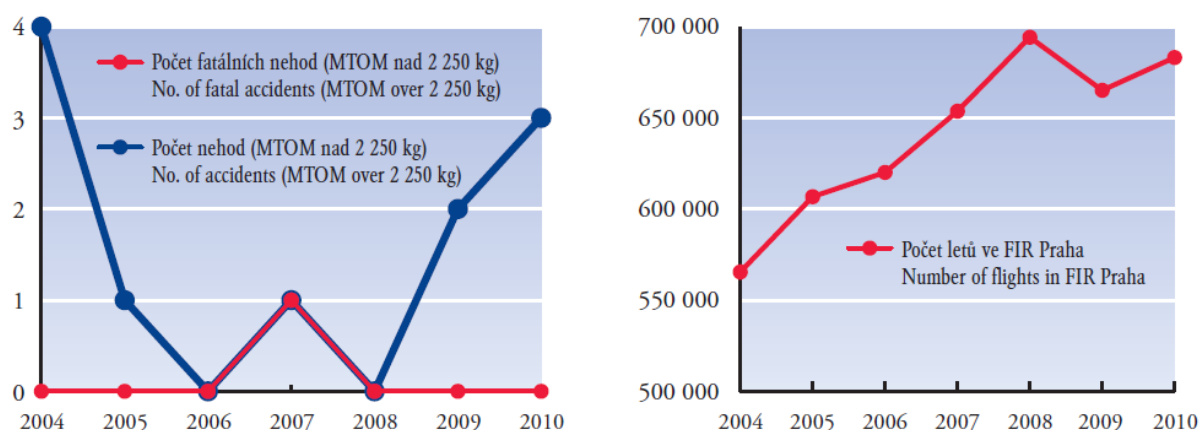
V následující tabulce jsou uvedeny celkové počty nahlášených leteckých událostí.

Tab. č. 2.1. Počet nahlášených leteckých událostí UZPLN v letech 2003-2010



Zdroj: <http://www.uzpln.cz>, vlastní zpracování (21. 2. 2012)

Obr. č. 2.3 Statistika počtu leteckých nehod v letech 2004 až 2010



Zdroj: <http://www.uzpln.cz> (21. 2. 2012)

### 3 Proces deregulace

Jak už bylo dříve řečeno, v současné době přistupují vyspělé státy k letecké dopravě naprosto liberálně, zejména co se týče obchodních aktivit, stanovování cen atd. Příkladem těchto oblastí jsou např. U.S.A. a EU. Samozřejmě regulace jako taková neustupuje do pozadí, nicméně se přesunula z těchto obchodních aktivit zejména k oblastem bezpečnostním, otázkám způsobilosti leteckých dopravců, ochraně životního prostředí atd. Nicméně nebylo tomu tak vždy. Samotný proces deregulace může být popsán následovně.

Jedná se o proces určitého odstraňování cenových omezení a dalších jiných, zejména omezení týkajících se vstupu konkurence na daný trh. Prvotním účelem deregulace bylo odstranit různá omezení, kterými byl daný trh svazován. Proces deregulace měl dalekosáhlé dopady na celé odvětví letecké dopravy, a to jak pozitivní, tak také negativní. S příchodem deregulace došlo k masivnímu zakládání nových leteckých společností, přičemž valná většina z nich neměla dlouhého trvání. Se vstupem soukromých společností na trh bylo nutno stanovit podmínky, za kterých budou tyto společnosti fungovat a regulační rámec, který zajistí dodržování všech příslušných standardů. Jednalo se zejména o získání tzv. Osvědčení leteckého provozovatele AOC (Air Operator's Certificate).

Toto osvědčení je vydáváno jednotlivými národními leteckými úřady a žadatel o něj musí prokázat nejen odbornou, technickou a finanční způsobilost, ale také obhájit podnikatelský plán a prokázat existenci vnitřního systému kontroly kvality a bezpečnosti. [1, 39, 40]

### **3.1 Vývoj regulatorních opatření v U. S. A.**

Samotná regulace amerického letectví může být datována zpět až do roku 1925, kdy vstoupil v platnost tzv. Air Mail Act, neboli Zákon o letecké poště. Tento ve svých důsledcích umožnil federálním poštovním úřadům najímat si služby soukromých leteckých dopravců. Tento systém vlastně odstartoval vznik komerčního letectví v U.S.A. Dokonce některé z tehdejších společností, které byly za účelem přepravy pošty založeny, stále existují, jako například United Airlines.

O rok později, konkrétně dne 20. 5. 1926 vstoupil v platnost tzv. Air Commerce Act, který měl za následek založení tzv. Aeronautics Branch v rámci United States Department of Commerce. Tomuto ústavu byly přiděleny regulatorní nástroje, zejména k zajištění bezpečnosti letecké dopravy. Jednalo se například o licencování pilotů, vydávání certifikátu letové způsobilosti, vyšetřování leteckých nehod a mnoho dalších.

V roce 1934 byla tato Aeronautics Branch přejmenována na Bureau of Air Commerce. O 4 roky později vstoupil v platnost Civil Aeronautics Act, který měl za následek převedení federálních odpovědností z Bureau of Air Commerce na nově vzniklou agenturu Civil Aviation Authority, která byla nově odpovědná za ekonomickou regulaci aerolinek a stanovení letových tratí. V roce 1940 rozdělil prezident F. D. Roosevelt tento úřad na dvě části, a to na Civil Aeronautics Administration (odpovědnost za poskytování služeb řízení letového provozu a stanovování bezpečnostních programů) a Civil Aeronautics Board (odpovědná za vyšetřování leteckých nehod a za ekonomickou regulaci aerolinek). [39, 40]

### **3.1.1 Airline Deregulation Act**

Airline Deregulation Act (ADA) je stěžejní dokument, který byl podepsán 24. 10. 1978 prezidentem Carterem. Je to dokument, který odstartoval celý proces deregulace a navždy změnil celé odvětví letecké dopravy, a to nejenom v U.S.A. Před uvedením tohoto dokumentu bylo nutné, aby jednotlivé aerolinky úzce spolupracovaly s příslušnými úřady a například uvedení nové destinace v letovém řádu podléhalo dlouhému procesu schvalování. Po vstoupení tohoto dokumentu v platnost již toto nebylo nutné, došlo k otevření celého trhu pro další konkurenci, pojem vlajkový dopravce jako takový již nadále neměl smysl. V rámci tohoto zákona došlo k postupnému omezení odpovědnosti Bureau of Air Commerce za tvorbu cen za leteckou přepravu. Byly také vzneseny požadavky na urychlení vyřizování různých administrativních úkonů, které BAC trvaly mnohdy i celé roky.

Došlo k liberalizaci standardů a samotné uvolnění regulatorního rámce může být například charakterizováno i částí, díky které došlo k povolení vnitrostátních letů dopravci, kteří sice nejsou američtí, ale mají alespoň amerického majitele.

Pokud by se měla sumarizovat pozitiva a negativa celého procesu deregulace, tak jako se zaváděním každé jiné reformy, i tato přinesla jak pozitivní, tak také negativní efekty. Co se týče pozitiv, došlo k výraznému snížení ceny letenek, vstupu nových dopravců na dříve regulované trhy, došlo také k enormnímu nárůstu nových leteckých společností, nicméně na druhé straně proces deregulace navždy vymazal z leteckého nebe takové ikony, jako byly například Pan Am, TWA či Sabena v evropském kontextu. A to vše zejména díky jejich zkomplikované struktuře a neschopnosti se přizpůsobit novým tržním podmínkám. [39, 40]

## **3.2 Liberalizace v evropském kontextu**

Proces liberalizace letecké dopravy v Evropě probíhal ve 4 fázích v letech 1987 až 1997. Před tímto procesem bylo celé odvětví vysoce nepružné a velmi regulované, nebyla zde možnost žádné konkurence a ceny za přepravu byly stanoveny na základě bilaterálních dohod mezi jednotlivými státy.



V rámci těchto dohod docházelo k přidělování jednotlivých tratí, typů letadel, frekvencí, cen atd. a vstup na daný trh pro cizího dopravce byl takřka nemožný. Ještě před první fází v roce 1987 došlo k určitému uvolnění trhu mezi Irskem a Velkou Británií, kdy na trh v roce 1985 vstoupil vůbec první evropský nízkonákladový dopravce Ryanair. Tento se pustil do tvrdého boje s tehdejšími vlajkovými dopravci British Airways a Aer Lingus, a to na trati Dublin – Londýn, kde nad nimi postupně získával větší a větší převahu.

### **První fáze**

Samotný proces deregulace byl zahájen v roce 1987 pomocí tzv. prvního balíku opatření, neboli „*first package*“. Samotná opatření, která tyto směrnice zaváděly, nebyly nijak zásadní, protože se jednalo pouze o upravení vztahů mezi aerolinkami, které už mezi sebou mají uzavřeny bilaterální smlouvy, a tento první balík pouze umožňoval vzájemné dělení kapacit, což do této doby nebylo možné.

### **Druhá fáze**

Druhý liberalizační balík byl přijat v roce 1990. Díky těmto opatřením byly všem dopravcům v EU automaticky přiděleny 3. a 4. svobody vzduchu a také možnost získat i svobodu pátou (svobody vzduchu – viz níže). Dále došlo k dalšímu uvolnění kapacitních a cenových omezení, která byla ještě stále aplikována.

### **Třetí fáze**

Třetí fáze probíhala od roku 1993. Tato fáze může být charakterizována schválením společného licencování leteckých dopravců a volným přístupem na trh. Co se týče cenových politik jednotlivých dopravců, v rámci EU již nebyli takřka omezováni.

## Čtvrtá fáze

Tato fáze je také někdy slučována s fází třetí, protože uvedená opatření byla součástí tzv. třetího balíku. Toto období vyvrcholilo v dubnu 1997. Všem dopravcům v rámci EU bylo přiznáno právo vykonávat kabotáž, čili vykonávat vnitrostátní lety v rámci kteréhokoliv členského státu EU. [1, 38] Následující dokumenty tvoří pilíř třetího liberalizačního balíku. Jedná se o tyto dokumenty:

- *Nářízení o licencování leteckých dopravců č.2407/92*
- *Nářízení o přístupu dopravců EU k leteckým linkám č.2408/92*
- *Nářízení o jízdě pro přepravu osob a tarifech pro přepravu zboží č.2409/92*

## 3.3 Svobody vzduchu

Svobody vzduchu neboli tzv. přepravní práva, jsou práva, díky kterým můžou jednotlivé aerolinky přistávat a vzlétat z cizích států za obchodními účely. Původně bylo definováno pouze 5 svobod, ale s postupem času a zejména díky požadavkům praxe byly dodány ještě další. Po druhé světové válce bylo letectvo mnoha evropských zemí zdecimováno a byla zde obava, že celkem válkou nedotčené letecké společnosti U. S. by lehce ovládly letecký trh v Evropě. Toto byl právě důvod pro formulování 5 základních svobod.

- a) **První svoboda** – výsada přeletu cizího státu, avšak bez přistání
- b) **Druhá svoboda** – výsada přistát na území jiného státu, nicméně pro potřeby jiné než obchodní (například doplňování paliva, popřípadě nutná oprava atd.)

Tyto dvě svobody byly zakotveny v tzv. Dohodě o transitu mezinárodních leteckých služeb, která byla spolu s dalšími přijata na poválečné konferenci v Chicagu v roce 1944. S přijímáním těchto dvou svobod nebyl většinou žádný problém a většina států tuto dohodu podepsala.

- c) **Třetí svoboda** – je to právo, kdy letadlo odlétávající ze státu registrace přilétá do jiného státu a vykládá zde cestující, zboží a poštu. Jako příklad může být uveden let ČSA s počátkem v Praze a s cestujícími do Londýna.

- d) **Čtvrtá svoboda** – jedná se o 3. svobodu, která je obrácená. Cestující, zboží a pošta jsou vyzvednuti na území cizího státu letadlem s místem odletu totožným s místem registrace letadla. Zde si můžeme uvést například situaci, kdy letadlo ČSA vyzvedne cestující v Londýně pro cestu zpět do Prahy.
- e) **Pátá svoboda** - jedná se o přepravu, kdy let začíná ve státě registrace letadla a pokračuje několika dalšími mezipřistáními. Tato svoboda se hojně využívala v minulosti, kdy ještě tehdejší letecká technika neumožňovala přímé lety mezi dálkovými destinacemi. Jako příklad může být uveden let společnosti Alitalia s počátkem v Římě a cílem v Tokyu. Tento let přistával na několika letištích, a to konkrétně Atény, Dillí, Bangkok a Hongkong. Je samozřejmostí, že dopravce musel mít povolení všech přelétávaných států.
- f) **Šestá svoboda** – jedná se o situaci, kdy by například let byl operován ČSA a probíhal by nejprve z Londýna do Prahy linkou ČSA a pak dále z Prahy do Atén také linkou ČSA. Tyto linky mohou být ovšem přímou hrozbou například přímým letům British Airways mezi Londýnem a Aténami. Jednotlivé státy si proto velice často brání své trhy a snaží se na tyto dopravce, využívající zejména trhu 6. svobod, uvalit různá opatření, jako například omezení frekvencí a kapacit.
- g) **Sedmá svoboda** – jedná se o situaci, kdy je let operován z cizího státu a také končí v cizím státě. Let tedy nezačíná ani nekončí ve státě registrace letadla. Letadlo je v tomto případě trvale umístěno v zahraničí. Jako příklad může být uveden například Ryanair, který má své báze v různých místech Evropy a odtud také své lety operuje. Platí, že pro přepravu v rámci členských států je toto právo generálně uděleno.
- h) **Osmá svoboda** – toto právo je běžné v rámci EU. Mimo EU je zřídka kdy k vidění. Jedná se o tzv. kabotáž, čili vnitrostátní přepravu letadlem, které není v daném státu registrováno a let začíná ve státě registrace letadla.
- i) **Devátá svoboda** – toto právo je také někdy nazýváno tzv. čistá kabotáž. Jedná se o vnitrostátní přepravu letadlem, které je trvale v daném státě umístěno. [1, 40, 11]

## 4 Nízkonákladový model

Průkopníkem tzv. nízkonákladového modelu byly americké aerolinky Southwest. V anglické literatuře se pro ně používají také názvy jako „budget airlines“, „no-frills“ airlines, popřípadě „low-fares“ nebo „low-cost“ airlines. Jejich ekonomický model se v mnohém lišil od tzv. klasických, neboli síťových dopravců.

V následujících bodech bych chtěl uvést základní rysy modelu, se kterým přišly právě aerolinky Southwest.

### 4.1 Charakteristika sítě

Při popisu nízkonákladového modelu je vždy vhodné uvést pro kontrast prvky, které na druhou stranu využívají tzv. klasičtí, neboli legacy dopravci. V rámci této kapitoly bych se chtěl tedy zaměřit na dva typy uspořádání, které dominují dnešnímu leteckému odvětví. V první řadě je to tzv. „hub-and-spoke“ uspořádání, které je typické zejména pro klasické dopravce, a tzv. uspořádání „point-to-point“, které je s oblibou využíváno nízkonákladovým segmentem letecké dopravy.

#### Hub and spoke systém

Tento systém je charakterizovaný tzv. HUBY, což jsou rušná letiště, která jsou využívána určitými dopravci pro sběr cestujících z jednotlivých menších okolních regionálních letišť (spokes) a dále pak pro přepravu do dalšího HUBU, který je například umístěn na jiném kontinentu. Velikosti jednotlivých HUBŮ se liší. Jako příklad můžeme brát ČSA a letiště Praha Ruzyně. ČSA využívají svou síť ke sběru transferových cestujících na pražské letiště a odtud pak již samy, popřípadě letadly svých aliančních partnerů transferují cestující do jejich cílových destinací. Dalším příkladem může být letiště Heathrow a společnost British Airways, které ho využívají jako HUB pro svou rozsáhlou dálkovou síť. V následující tabulce jsou uvedeny příklady světových HUBŮ a jejich hlavních aerolinek:

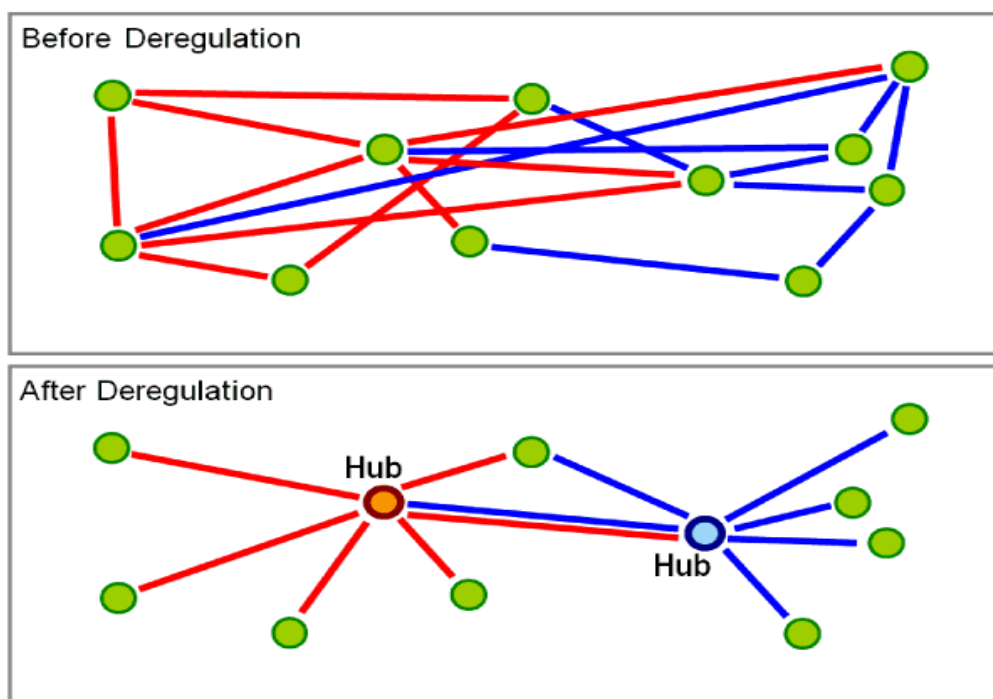
Tab. č. 4.1 Příklady jednotlivých světových HUBŮ

Letiště	Aerolinka	Aliance
Dallas Forth Worth International Airport	American Airlines	One World
London Heathrow Airport	British Airways	One World
Sydney Airport	Qantas	One World
Prague – Ruzyne International Airport	Czech Airlines	Sky Team
Amsterdam Airport Schiphol	KLM	Sky Team
Atlanta Hartsfield International Airport	Delta Airlines	Sky Team
Frankfurt Am Main Airport	Lufthansa	Star Alliance
Singapore Changi Airport	Singapore Airlines	Star Alliance
Washington Dulles International Airport	United Airlines	Star Alliance

Zdroj: [45]

Na následujícím obrázku je toto uspořádání uvedeno.

Obr. č. 4.1 Point-to-point versus hub-and-spoke systém



Zdroj: [45]

Jak je patrné z obrázku, uspořádání před samotnou deregulací bylo značně neefektivní. Hub and spoke uspořádání má nicméně taky své výhody a nevýhody. Mezi značné výhody patří to, že při tomto uspořádání stačí pro síť o deseti letištích pouze 9 leteckých spojení. Pro stejný případ, ale u point-point systému by toto číslo dosáhlo 45. Vychází se zde ze vzorce:

$$\text{počet nutných leteckých spojení} = \frac{n(n-1)}{2}$$

(zdroj: wikipedia, hub and spoke, 23. 3. 2012)

Je tedy zřejmé, že je teoreticky jednodušší naplnit jednotlivá letadla do plného vytížení.

Určitou výhodou může být také fakt, že jednotlivé aerolinky mohou v těchto HUBECH udržovat svůj administrativní aparát, což je určitě efektivnější, než ho umístit v jednotlivých okrajových letištích. Při tomto uspořádání také často dochází k situacím, kdy jedna aerolinka si může získat dominantní postavení na daném HUBU, a posléze i v přilehlých letištích (spokes), což může vést v důsledku ke zvýšení ceny za letenky. Další nevýhodou je určité neefektivní denní vytížení letadel, kdy často zejména dálková letadla, čekající na cestující z tzv. „feederů“, mají velké prostoje a zpoždění.

Jelikož je tedy daná síť centralizovaná, může například zpoždění vyvolané nepříznivými povětrnostními podmínkami vyvolat zpoždění v celé síti daného dopravce. Také je mnohem složitější optimálně načasovat přílety a odlety jednotlivých spojů tak, aby nedocházelo ke zbytečným prostojeům. Jelikož většina cest přes tyto HUBY se skládá ze dvou úseků, transferoví cestující musí stihnout navazující odlet. Toto může být často problém z důvodu zpoždění jejich letadla. Problémem je potom také dostat tyto cestující do cílových destinací.

## Point to point systém

Tento systém je dnes s oblibou využíván právě nízkonákladovými leteckými dopravci. Jedná se o systém, kdy není definován tzv. HUB, a jednotlivé destinace jsou spojeny přímými lety. Toto je jedna z výhod daného uspořádání, jelikož zde nejsou navazující lety a odpadá možnost zpoždění. Namísto cestujícího, který si zakoupil dva lety se stejnou společností, si musí po příletu vyzvednout zavazadla a znovu se odbavit, pokud tak již neučinil přes internet. Z toho je zřejmé, že odpadá potřeba přeložení zavazadel z jednoho letadla do druhého, čili odpadá možnost ať už jeho ztráty, popřípadě naložení na špatné letadlo. Odpadá taky efekt častý u hub-and-spoke systému, kdy zpoždění jednoho letu vyvolá zpoždění skupiny letů v dané síti [6]. Další určitou nevýhodou je také větší hluková a emisní zátěž plynoucí z větší frekvence letů na daném území.

Když si například porovnáme situaci v Evropě a Americe, máme zde určité rozdíly. Je to pravděpodobně dáno určitým technologickým náskokem U. S. Zatímco v Evropě můžeme pořád vidět klasický point-to-point systém tak, jak je výše popsán, například Southwest Airlines v Americe již nevyužívají čistě point-to-point uspořádání. Došlo zde k vytvoření určitých menších HUBŮ (Phoenix Sky Harbour, Dallas Love Field, Chicago Midway atd.). Na následujícím obrázku je uveden výřez z itineráře, který právě ukazuje možnost návazných letů. Tato možnost zatím v evropském kontextu neexistuje.

Obr.č. 4.2 Itinerář cesty z LGA do LAX

### New York (LaGuardia), NY to Los Angeles, CA

Air				Total Price: \$195,60
ITINERARY				
DEPART MAR 27 TUE	<b>06:00AM New York (LaGuardia), NY (LGA) to</b>		<b>Flight #3566</b>	<b>Tuesday, March 27, 2012</b> Travel Time 8 h 00 m (1 stop, includes 1 plane change) <a href="#">Wanna Get Away</a>
	07:25 AM Arrive in Chicago (Midway), IL (MDW)			
	08:30 AM Change  in Chicago (Midway), IL (MDW)		<b>Flight #2848</b>	
	<b>11:00AM Los Angeles, CA (LAX)</b>			

Zdroj: [www.southwest.com](http://www.southwest.com) (23. 2. 2012)

## 4.2 Letiště

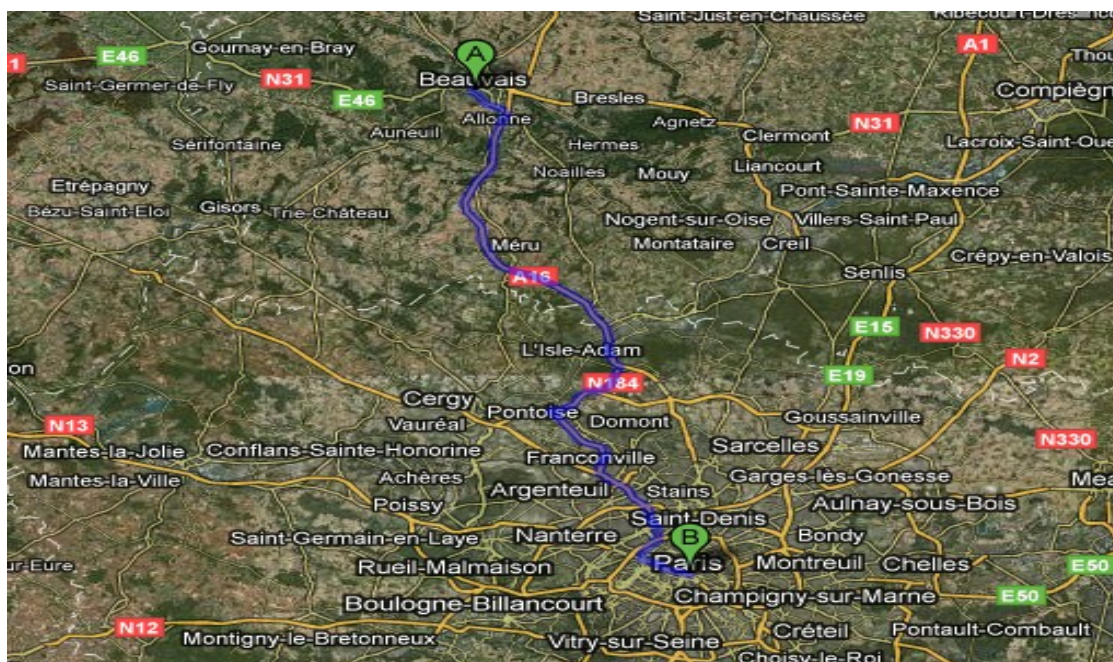
Charakteristickým rysem nízkonákladových leteckých společností je využívání menších, často regionálních letišť a vyhýbání se přeplněným HUBŮM. S touto filozofií začaly již Southwest Airlines, nicméně tento trend je ve velké míře využíván low-cost aerolinkami po celém světě. Důvodů, proč si tyto aerolinky vybírají tato letiště, je několik, patří mezi ně zejména tyto:

- nižší přistávací poplatky, poplatky za parkování
- výhodnější ceny za handling
- postavení majoritního dopravce a z toho plynoucí vyjednávací pozice
- možnost využívání výhodnějších časů
- není zde nutnost získávání letištních slotů
- rychlejší obrátkové časy
- možnost letů i v pozdních hodinách, kdy jsou velká letiště většinou omezena
- nižší odletová taxa za cestujícího
- další různé incentivy

Létání na tato letiště má také své nevýhody. Tato sekundární letiště jsou velice často velmi vzdálena od destinace, jejíž jméno nosí. Cestující jsou pak nuceni využít alternativního způsobu dopravy, často za cenu mnohem vyšší, než je cena samotné letenky. Nicméně z důvodu velkého počtu letů jsou tato letiště velmi dobře dopravně obsloužena a většinou není žádný problém dostat se do cílového města. Na následujícím obrázku je ukázka takového případu, konkrétně letiště Beauvais, které je od centra Paříže vzdáleno asi 80 km. [44]



Obr. č. 4.3 Letiště Beauvais



Zdroj: [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com) (23. 2. 2012)

I zde se však najdou výjimky, jako je například společnost EasyJet. Tato společnost má ve své nabídce destinací řadu primárních letišť, jako je například Paris Charles de Gaulle. Svou politiku vyjadřují sloganem: „We fly you to an airport, not an airfield“ [25]. Podobný servis nabízela i, dnes již neexistující, nízkonákladová společnost Sky Europe.

### 4.3 Servis na palubě

Před příchodem nízkonákladových leteckých dopravců bylo odvětví letecké dopravy doménou těch klasických. Tyto aerolinky nabízely v ceně letenky různou škálu služeb, z nichž nejčastější bylo podávání občerstvení během letu. Samozřejmostí bylo, že veškerý tento komfort byl bohatě v ceně letenky zaplacen. Jednotliví cestující byli rozdělení do cestovních tříd, z nichž jednotlivé třídy se lišily úrovní poskytovaného komfortu. I v dnešní době tento rys u těchto síťových dopravců přetrvává, nicméně je mnohem větší důraz kladen na efektivitu poskytování těchto služeb. Nízkonákladoví dopravci, nebo také někdy tzv. no-frills dopravci, přišli s konceptem, který tento servis úplně eliminuje. [7]





V první řadě tyto dopravci poskytují své služby pouze v jedné ekonomické třídě. Tím se jednak zvýší počet míst pro platící zákazníky, ale také zjednoduší celý proces rezervace. Veškeré tyto služby jsou sice dostupné, ale za všechny se musí k ceně letenky připlatit, a to buď předem, anebo přímo během letu. Díky eliminaci cateringu na palubách těchto letadel došlo ke zvětšení prostoru pro sedačky, a tím i možnosti umístit zde více sedadel a tím zvýšit platící náklad. Nízkonákladové aerolinky, až na pár výjimek, neposkytují žádný tzv. in-flight entertainment (audio a video zábavu během letu). V současné době již však dochází k zavádění internetu na paluby některých letadel. [27]

## 4.4 Flotila

Charakteristickým rysem těchto dopravců je také využívání jednoho typu letadla v celé své flotile. Jedná se zejména o letadla na střední a krátké tratě typu Boeing 737 a Airbus A320. Jak americký Boeing, tak evropské konsorcium Airbus nabízí několik verzí těchto letadel tak, aby se pokryly potřeby jednotlivých provozovatelů, ale odpadla nutnost přeškolení personálu na nové typy letadel. V případě letadel typu Airbus se jedná o typy A318, A319, A320, A321, které se liší mnohými parametry (např. velikost, dolet, spotřeba...), nicméně není nutno přeškolení personál na jednotlivé typy.

Na následujícím obrázku je uvedena celá rodina A320 spolu se základními parametry.

Obr. č. 4.4 Rodina A320

Seats	MTOW	Range	Powerplants	
107-132	68.0t	3,200nm / 5,950km	PW6000A or CFM56-5B	 A318
124-156	75.5t	3,700nm / 6,850km	CFM56-5B or IAE V2500	 A319
150-180	78.0t	3,300nm / 6,100km	CFM56-5B or IAE V2500	 A320
185-220	93.5t	3,200nm / 5,950km	CFM56-5B or IAE V2500	 A321

Zdroj: [www.airbus.com](http://www.airbus.com) (26. 2. 2012)

Dále také platí, že nízkonákladoví dopravci využívají v drtivé většině nová letadla. Je to zejména z toho důvodu, že pak odpadají vyšší náklady na údržbu, není zde tedy nutnost v případě poruchy na rychlo objednávat letadlo u konkurence, což se velmi prodraží.

Další výhodou jednotnosti flotily je fakt, že dopravci při svých objednávkách často dostávají množstevní slevy. Dochází mnohdy k obchodování s opcemi, které tyto společnosti vlastní na spoustu letadel na dlouhou dobu dopředu a umožní tak za poplatek předat tato předkupní práva jiným dopravcům. [7]

V následující tabulce je uveden přehled vybraných nízkonákladových aerolinek a statistik týkajících se jejich flotil, které jsou členy ELFAA (European Low Fares Airline Association).

Tab. č. 4.2 Přehled nízkonákladových aerolinií (členové ELFAA)

<b>Aerolinka</b>	<b>Průměrné stáří flotily (roky)</b>	<b>Flotila</b>
EasyJet	3,9	35xA320, 167xA319
Ryanair	3	275xB737-800
WizzAir	3,4	34xA320
Norwegian	6	49xB737-800, 13xB737-300
Transavia	7,9	32xB737-800, 12xB737-700
Vueling	9	46xA320, 1xA319

Zdroj: [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com) (26. 2. 2012)

## 4.5 Tarifování

Dalším významným rozdílem mezi klasickými a nízkonákladovými dopravci je proces tarifování a tvorby cen. Klasičtí, neboli síťoví dopravci využívají tzv. průběžné tarify. Jedná se o tarify, které nejsou tvořeny prostým součtem tarifů na jednotlivých úsecích daného letu, ale vznikají na základě úrovně spolupráce mezi jednotlivými dopravci, kteří tuto dopravu poskytují. V praxi se pak stává, že například let z Ostravy do Prahy může být jen o něco málo levnější než například let z Ostravy přes Prahu dále do Londýna. Nízkonákladoví dopravci využívají pouze jednosměrné tarify v rámci tzv. point-to-point systému. Velkou výhodou v této oblasti mají klasičtí dopravci, kteří nabízejí rozsáhlou síť svých letů, a také letů svých aliančních partnerů, kdy velmi často tyto cestující nezajímají pouze nejnižší ceny, ale také návaznost spojení a doby čekání na jednotlivých letištích. Z tohoto důvodu, až na pár výjimek, nemají v této oblasti nízkonákladoví dopravci příliš šancí proti těm klasickým. [1]

### Síťový efekt

Síťový efekt je charakteristickým prvkem, který musí být důkladně zvážen při zavádění a rušení stávajících linek klasických dopravců. Jedná se o to, že pokud dojde například ke zrušení určité linky, musí se brát v potaz také vliv, jaký tato změna bude mít na celou síť daného dopravce. U nízkonákladových dopravců se vzhledem k charakteru jejich sítí takovýto efekt nevyskytuje.

### Typy tarifů

V zásadě rozlišujeme dva základní typy tarifů, které jsou využívány jak klasickými, tak také nízkonákladovými dopravci. Jedná se o tzv. *nerestriktivní* a *restriktivní* tarify. Klasičtí dopravci využívají v drtivé míře tarifů nerestriktivních, i když s nástupem nízkonákladových společností postupně dochází k určitým změnám a přiblížení se právě k jejich modelu. Nerestriktivní tarif je takový, kdy cestující po zaplacení ceny letenky může provádět veškeré dodatečné změny bez jakéhokoliv penále. Jedná se tedy zejména o změnu data letu atd. Je zřejmé, že tyto tarify vyhovují hlavně business klientele, nicméně daná volnost ve výběru letu je vykoupena vyšší cenou letenky. Restriktivní tarify jsou potom takové, které zavádějí určitá omezení, přičemž jejich dopad je závislý na ceně letenky. Mezi dříve používaná omezení patřila například tzv. *Minimum/maximum stay*, kdy byl stanoven minimální, maximální počet dní strávených v dané destinaci.

Mezi další známé patří také například tzv. Sunday rule, které nařizuje cestujícím strávit v cílové destinaci noc ze soboty na neděli. V současnosti, a to zejména díky nízkonákladové revoluci, se od těchto omezení ustupuje. [1]

Obecně lze říct, že stanovování tarifů je složitý proces, který se velice často vymyká prosté logice. Nicméně tyto procesy patří mezi klíčové činnosti leteckých dopravců.

## **4.6 Frequent Flyer a Frequent Buyer programy**

Historie FFP a FFB sahá až do roku 1979, kdy byl takovýto koncept poprvé použit u Texas International Airlines [40]. Principem těchto programů je hromadění ať už milí, kilometrů, popřípadě různých jiných bodů za proletěné úseky na letech daného dopravce, popřípadě jeho aliančních nebo jiných partnerů. Hlavním rozdílem mezi FFP a FFB programy je to, že FFP programy jsou využívány pro soukromé účely, zatímco FFB programy pro účely firemní. V minulosti byly tyto programy výsadou pouze těch tzv. klasických dopravců, avšak v současnosti dochází i v nízkonákladovém sektoru letecké dopravy k určitému boomu.

Systém jednotlivých programů a připisování milí se liší program od programu. Někde jsou míle připisovány pouze za proletěnou vzdálenost, jinde například i za využití vyšší cestovní třídy, dosažení určitého počtu proletěných milí atd. Zpravidla mají tyto míle určitou platnost a musí být zhodnoceny do určitého data. Způsob, jakým mohou být využity, se také liší v závislosti na aerolince, nicméně některé velmi časté jsou uvedeny v následujícím přehledu:

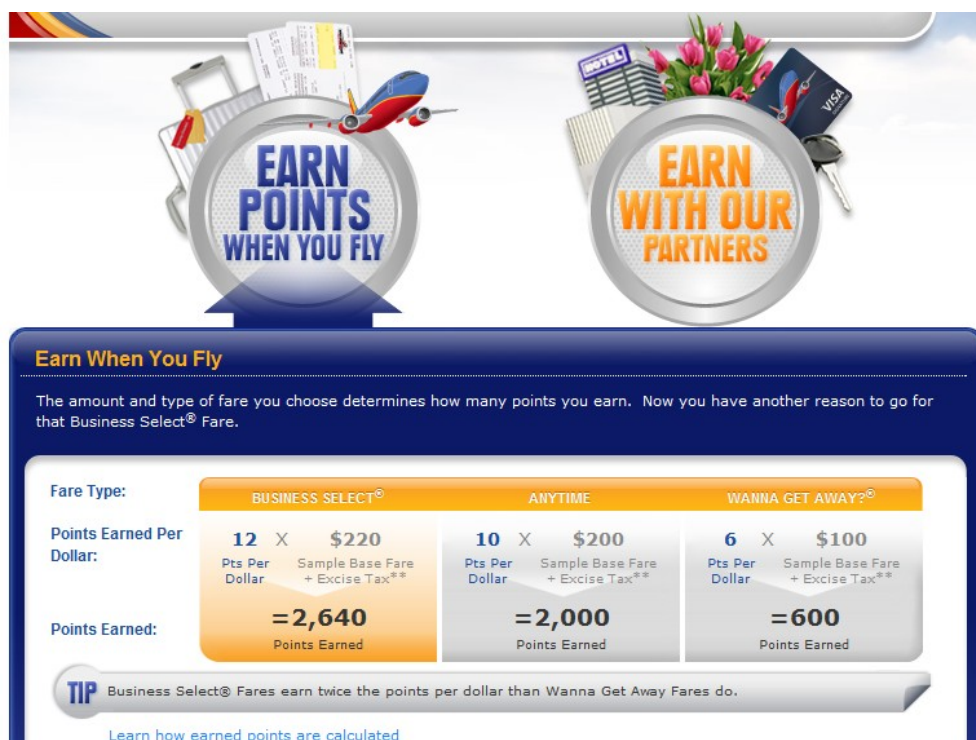
- Přístup do VIP salónků (i partnerských dopravců) na jednolitých letištích i se zakoupenou letenkou do ekonomické třídy
- Rezervace neobsazeného sousedního sedadla
- Možnost volby specifických sedadel (exity, atd...)
- Při překnihování letu přednost před ostatními cestujícími
- Možnost převádět výhody na jiné osoby
- Omezení doby vypršení jednotlivých milí atd.

## Rapid Rewards

Rapid Rewards je FFP program nízkonákladové aerolinky Southwest. Southwest je vůbec první aerolinka, která tento koncept úspěšně implementovala do své provozní struktury. Samotný program existuje již od roku 1987, kdy byl spuštěn pod jménem The Company Club [39]. V této době nebyly kredity udělovány tak jak dnes, na základě délek jednotlivých úseků, ale prostě pouze za jednotlivé úseky, nezávisle na jejich vzdálenosti. Ke změně názvu na Rapid Rewards došlo 25. 4. 1996.

Na následujících obrázcích jsou uvedeny způsoby, jakými lze získat jednotlivé body, ať už samotnými lety, nebo skrze síť obchodních partnerů. Celkový počet bodů závisí jednak na ceně letenky, ale také na zvoleném typu jízdného (Business Select, Anytime, Wanna Get Away). Systém výpočtu je pak uveden v příslušných sloupcích.

Obr. č. 4.5 Rapid Rewards

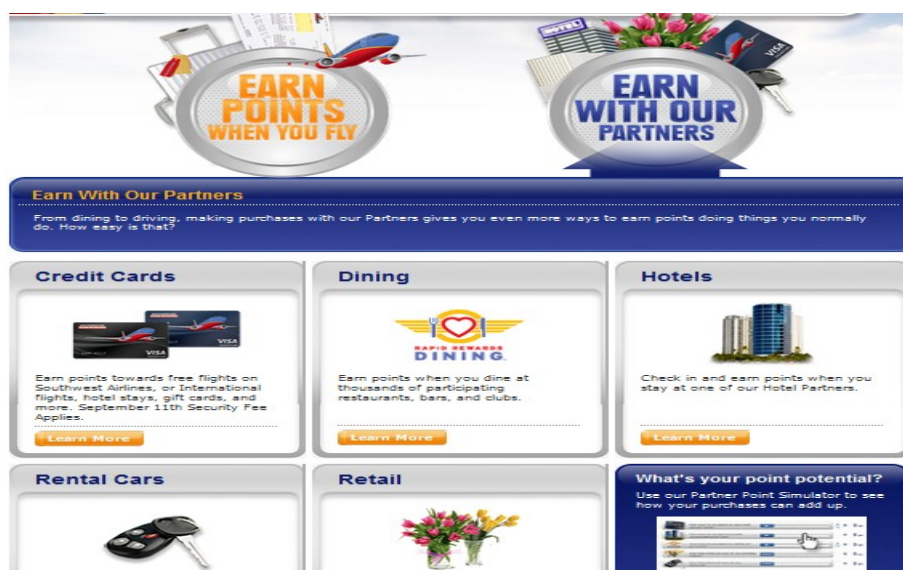


Zdroj: www.southwest.com (28. 2. 2012)

Další obrázek ukazuje způsoby, jakými mohou být také body získány. Jedná se zejména o získání bodů při platbě kartou, při nákupu v restauracích, při vypůjčení auta atd.



Obr. č. 4.6 Rapid Rewards



Zdroj: www.southwest.com (28. 2. 2012)

Co se týče samotné útraty nasbíraných bodů, tak Southwest nabízí širokou škálu možných uplatnění. Samozřejmostí je možnost výměny části nasbíraných bodů za volné letenky. Pokud cestující preferuje jiné možnosti, může si za nasbírané body objednat ubytování v jednom z partnerských hotelů, popřípadě darovat poukaz na nějaký adrenalinový zážitek atd.

Obr. č. 4.7 Rapid Rewards

Fare Type:	BUSINESS SELECT®	ANYTIME	Wanna Get Away®
Sample Fare:	\$220 Sample Base Fare + Excise Tax**	\$200 Sample Base Fare + Excise Tax**	\$100 Sample Base Fare + Excise Tax**
Points Per Dollar to Redeem:	120 Pts Per Dollar	100 Pts Per Dollar	60 Pts Per Dollar
Total Points Required for Free Flight:	26,400 Points Required	20,000 Points Required	6,000 Points Required

Zdroj: www.southwest.com (28. 2. 2012)

Obr. č. 4.8 Rapid Rewards



Zdroj: [www.southwest.com](http://www.southwest.com) (28. 2. 2012)

## 4.7 Tvorba cen u nízkonákladových společností

Celý systém tvorby cen u nízkonákladových leteckých společností je mnohem jednodušší než ten u klasických. Hlavním rozdílem je to, že základem u nízkonákladových leteckých společností je tzv. *nerestriktivní, jednosměrný tarif*. Znamená to tedy, že v jeden okamžik existuje pouze jedna cena za daný let, dále pak také že víceúsekový let, respektive jeho cena, se skládá z pouhého součtu cen za oba úseky.

Na následujícím obrázku je uveden výsek z itineráře zvoleného letu mezi Londýnem a Berlínem.



Obr. č. 4.9 Itinerář letu - Ryanair

Going Out From London-Stansted - Berlin						
« Previous Week					Next Week »	
Thu, 12 Apr 12 from 30.74 GBP	Fri, 13 Apr 12 from 30.99 GBP	Sat, 14 Apr 12 from 22.74 GBP	Sun, 15 Apr 12 from 22.74 GBP	Mon, 16 Apr 12 from 14.99 GBP	Tue, 17 Apr 12 from 14.99 GBP	Wed, 18 Apr 12 from 14.99 GBP

Select A Flight			
	<input checked="" type="radio"/> No Taxes	Adult	22.74 GBP
	<input type="radio"/> Regular Fare	Adult	30.99 GBP

Sun 15 Apr 12	
Flight FR 8542	06:55 Depart 09:40 Arrive
Flight FR 8546	18:45 Depart 21:30 Arrive

Going Out	
No Taxes	
<b>Depart:</b> London-Stansted 06:55	
<b>Arrive:</b> Berlin 09:40	
1 x Adult	22.74 GBP
<b>Fare:</b>	22.74 GBP
<b>Online Check-In:</b>	6.00 GBP
<b>EU 261 Levy:</b>	2.00 GBP
<b>ETS Levy:</b>	0.25 GBP
<b>Taxes / Fees:</b>	0.00 GBP
<b>Total Price:</b>	30.99 GBP

Zdroj: www.ryanair.com (27. 2. 2012)

Jak je z obrázku patrné, máme zde na výběr ze dvou letů. V daný okamžik se tento let prodává pouze za základní cenu 22.74 GBP, nicméně k samotné ceně se připočítávají další poplatky. Jedná se zejména o poplatek za online odbavení. Obecně pro celé odvětví nízkonákladové dopravy dnes platí, že se upřednostňuje online odbavení. Byly to právě nízkonákladové společnosti, které s tímto přišly jako první. Dochází tak k úspoře finančních nákladů na personál a pronájem odbavovacích kiosků, dále pak také dochází ke zrychlení samotného procesu odbavení. Rysem těchto společností je také snaha naučit cestující létat pouze se svými příručními zavazadly. Proto zavádí dodatečné poplatky za zapsaná zavazadla, a pokud dojde k překročení dané hmotnosti, musí cestující zaplatit relativně vysoké přirážky.

V následujícím textu jsou pro přehled uvedeny poplatky za zavazadla u třech nejvýznamnějších evropských nízkonákladových dopravců. [24, 23, 25]

<b>Ryanair</b>	1 zavazadlo (15 kg)	15 GBP
	1 zavazadlo (20 kg)	25 GBP
<b>EasyJet</b>	1 zavazadlo (20 kg)	11 GBP
<b>WizzAir</b>	1 zavazadlo (20kg )	405 CZK

Dalším z vybíraných poplatků společností Ryanair je tzv. EU 261 Levy, která byla poprvé zavedena v dubnu 2011 a má kompenzovat ztráty plynoucí z nařízení Evropské komise, která nařídila, že aerolinky budou muset odškodnit cestující i v případě, že ke zpoždění nedošlo vlivem jejich chyby. Jednalo se zde zejména o rušení letů v průběhu erupce islandské sopky anebo také během stávek letových dispečerů napříč Evropou. Následujícím poplatkem je tzv. ETS Levy (Emission Trading Scheme), čímž se mají pokrýt zvýšené náklady spojené s obchodováním s emisními povolenkami, které velkou měrou rozvířilo vášnivé diskuze ve všech zemích, jejichž dopravci prolétávají přes území EU. [23]

## **Revenue Management**

Jedná se o systém, díky němuž je aerolinka schopna optimálně nastavit ceny za jednotlivé lety. Revenue management systémy jsou plně automatické a čerpají informace z historického vývoje prodeje letenek na jednotlivé lety. Jsou schopny na základě fluktuace poptávky po daném letu automaticky měnit výši ceny letenky tak, aby vždy vytěžily maximální výnos. Tyto systémy jsou tedy schopny nabídnout optimální cenový mix podle tzv. RBD (Revenue Booking Designator). Kapacita letadla klasického dopravce je rozdělena do 12 až 20 tříd s různou cenovou hladinou. Jednotlivým cestujícím jsou pak přiřazovány místa z jednotlivých RBD na základě tarifních podmínek a dostupnosti míst. Co se týče nízkonákladových dopravců, tak zde je celý systém mnohem jednodušší, kdy celková kapacita letadla je rozdělena do maximálně 4-6 RBD tříd. Je to dáno zejména charakterem tarifního systému. [1]

Revenue Management systémy využívají pro svou činnost tyto skupiny dat [1]:

- **Inventární data** (data získaná z tzv. inventárních systémů daných dopravců, představují průběh knihování na konkrétní lince a počty jednotlivých nabízených míst v konkrétních třídách)
- **Origin/Destination data** (tato vycházejí z celého itineráře a mají dopad na celá spojení včetně navazujících letů)

Na následujícím obrázku je uveden praktický příklad dynamického Revenue Managementu společnosti EasyJet na konkrétním letu mezi Londýnem a Paříží.

Obr. č. 4.10 Praktická ukázka Revenue Management společnosti EasyJet

✈️ **Outbound journey** (Please select the date you wish to view in more detail)

**London Luton to Paris Charles de Gaulle** Showing cheapest fare available each day:

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
No flights available	28 Feb From <b>£54<sup>99</sup></b>	29 Feb From <b>£58<sup>99</sup></b>	01 Mar From <b>£68<sup>99</sup></b>	02 Mar From <b>£68<sup>99</sup></b>	03 Mar From <b>£78<sup>99</sup></b>	04 Mar From <b>£93<sup>99</sup></b>
05 Mar From <b>£41<sup>99</sup></b>	06 Mar From <b>£34<sup>99</sup></b>	07 Mar From <b>£34<sup>99</sup></b>	08 Mar From <b>£35<sup>99</sup></b>	09 Mar From <b>£50<sup>99</sup></b>	10 Mar From <b>£64<sup>99</sup></b>	11 Mar From <b>£61<sup>99</sup></b>
12 Mar From <b>£34<sup>99</sup></b>	<b>LOWEST FARE</b> 13 Mar From <b>£25<sup>99</sup></b>	<b>LOWEST FARE</b> 14 Mar From <b>£25<sup>99</sup></b>	15 Mar From <b>£31<sup>99</sup></b>	16 Mar From <b>£50<sup>99</sup></b>	17 Mar From <b>£50<sup>99</sup></b>	18 Mar From <b>£50<sup>99</sup></b>

An admin fee of £9.00 is included in the final price

Zdroj: [www.easyjet.com](http://www.easyjet.com) (27. 2. 2012)

### Sběr informací o cenách za přepravu

Dalším důležitým faktorem je nastavování cen jednotlivých letů. Aby daná letecká společnost obstála v konkurenci, musí neustále porovnávat své ceny s cenami konkurenčních dopravců. Tyto cenové systémy mají rozdílný charakter u klasických a nízkonákladových leteckých společností. Sběrem dat klasických leteckých dopravců se dnes zabývají specializované společnosti, jako např. SITA, které sbírají historická a současná data jednotlivých dopravců. Tato data čerpají jak z internetových stránek, tak zejména z globálních distribučních systémů, inventárních systémů jednotlivých leteckých společností atd. U nízkonákladových leteckých společností se pozornost zaměřuje zejména na internetové portály, jelikož drtivá většina současných společností neprodává své služby prostřednictvím některého z globálních distribučních systémů. [7, 6]

## 4.8 Systém prodeje

Samotný systém prodeje přepravních dokladů na linky jednotlivých dopravců je velice komplexní a sofistikovaný. Co se týče systému prodeje dokladů na linky klasických dopravců, tak zde jsou využívány tyto dvě skupiny distribučních kanálů:

- **Vlastní distribuční kanál dané letecké společnosti** (zde můžeme zmínit například kamenné prodejny dané letecké společnosti, popřípadě například vlastní internetové stránky)
- **Ostatní** (zde patří zejména agenturní prodej či internetové stránky provozované jinou společností, než daným dopravcem)

V dalším odstavci bych chtěl blíže přiblížit tzv. **inventární systémy**, díky kterým je dnes vůbec prodej letecké přepravy v takovém objemu možný. Pod pojmem inventární systém si můžeme představit jako rozsáhlou databázi dané společnosti, která obsahuje veškeré lety v daném období, jejich ceny a volné kapacity. Samotný prodej je možno realizovat s velkým předstihem. V těchto systémech jsou také uvedeny různé informace o cestujících, data letů, cílová letiště, ale také například preference občerstvení, sedadla v letadle atd. Samotné inventární systémy jsou pak propojeny s prodejními systémy a jednotlivými globálními distribučními systémy GDS. [1, 5, 6]

### Globální distribuční systémy

Jednotlivé GDS představují určitý spojovací článek mezi prodejními agenturami a příslušnými systémy jednotlivých leteckých společností. V současnosti je na trhu několik GDS, z nichž mezi nejznámější patří Amadeus, Galileo a Sabre. Jednotlivé globální distribuční systémy byly zakládány aerolinkami na celém světě. Například systém Amadeus byl založen v roce 1987 aerolinkami Air France, Iberia, SAS a Lufthansa [28]. Původní systém vlastnictví však nebyl vyhovující, protože jednotlivé aerolinky často upřednostňovaly své lety před lety konkurence a to tím způsobem, že zobrazovaly své lety na prvních stránkách vyhledávače. Postupně se tedy od této formy vlastnictví ustupuje.

Výhodou těchto systémů je to, že nabízí zákazníkům možnost neutrálního výběru z více letů různých leteckých společností. Ti si tak mohou z jednoho místa optimálně zvolit trasu a dopravce svého letu. V rámci těchto systémů však nedochází pouze k rezervaci samotných letů, ale také například k rezervaci automobilu v cílové destinaci, ubytování atd. V minulosti platilo, že přístup do těchto systémů mají pouze cestovní agentury, které tento prodej realizovaly. V dnešní době již mají cestující možnost využít některou z aplikací přístupných přes internetové portály, jako například CheckMyTrip systému Amadeus, nebo ViewTrip systému Galileo [1, 28]. V příloze A je uvedena ukázka systému Galileo, konkrétně jeho aplikace ViewTrip.

### **Nízkonákladoví dopravci a GDS**

Prodej přes GDS byl zpočátku využíván pouze klasickými leteckými dopravci. Důvodem byly zejména zvýšené náklady, které byly spojeny s placením provizí jednotlivým agenturám. Nízkonákladoví dopravci se z počátku zaměřovali pouze na prodej přes telefon, S rozvojem internetu nastal ten pravý boom těchto dopravců. V posledních letech lze stále častěji pozorovat určitý trend sbližování obou modelů, jak těch klasických, tak těch nízkonákladových. Klasičtí dopravci ve snaze zvýšení své konkurenceschopnosti stále více a více snižují své náklady a čím dál více služeb je zpoplatněno. Oproti tomu nízkonákladoví dopravci spatřují také příležitosti v prodeji svých služeb přes GDS. Je totiž zřejmé, že ne pro všechny cestující je prvořadým kritériem cena, ale zajímají se také o časy odletů, návaznosti spojů atd. Prodejem přes GDS si tyto nízkonákladové společnosti rozšiřují spektrum své působnosti.

### **Internetový prodej**

Nízkonákladové aerolinie v dnešní době využívají k prodeji v drtivé většině právě tento distribuční kanál. Rozvoj internetu umožnil společnostem nabízet své služby za relativně nízké náklady přes své internetové portály. Jako každý distribuční kanál má i tento své výhody a nevýhody. Co se týče výhod, tak díky internetu došlo k pokrytí další skupiny potenciálních cestujících. Pro ně je mnohem jednodušší objednat si letenku z pohodlí domova než využívat některý z dalších distribučních kanálů.

Došlo tedy ke snížení distribučních nákladů na úkor zvýšení těch marketingových. V dnešní době je totiž celkem nákladné udržovat jednotlivé internetové portály.

Další výhodou je také platba kreditními kartami, kdy je daná rezervace okamžitě zaplacená, což má pozitivní dopad na cash-flow daného dopravce. Nicméně platby kartou mají i svou nevýhodu, a to je zejména určitá nedůvěra při placení. I když dnešní společnosti investují obrovské sumy prostředků na ochranu před útoky různých hackerů, přesto zde stále existuje určité riziko. Další nevýhodou je určitá omezenost dané nabídky, kdy jednotlivé společnosti nabízí pouze své lety, maximálně rozšířené o lety aliančních partnerů. Cestující pak při hledání optimálního spojení musí vyhledávat spojení i přes další aerolinky, což je časově dosti náročné.

Lze tedy říci, že internet je jedním z důležitých distribučních kanálů, ale například agenturní prodej zde bude mít vždy své místo. V následující tabulce je uveden přehled počtu agentur ve 176 státech, kde jsou zúčtovací služby mezi agenturami a dopravci prováděny pomocí IATA Billing and Settlement Plan. [1, 7, 6]

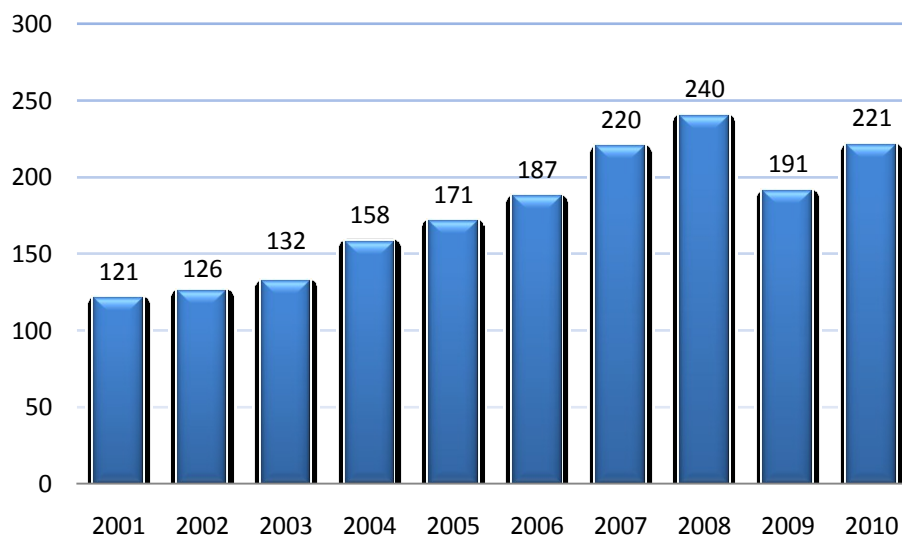
Tab. č. 4.3 Počty agentur ve 176 BSP státech

<b>Rok</b>	<b>počet agentur</b>
2006	60 557
2007	60 600
2008	58 636
2009	54 848
2010	51 951

Zdroj: [www.iata.org](http://www.iata.org), vlastní zpracování (29. 2. 2012)

Graf č. 4.1 ukazuje objemy prodejů realizovanými agenturami přes BSP ve 176 státech.

Graf č. 4.1 Objemy prodejů (v mld. dolarů) přes BSP



Zdroj: [www.iata.org](http://www.iata.org), vlastní zpracování (29. 2. 2012)

Z výše uvedeného grafu je patrné, jak důležitým nástrojem tento BSP systém je a také jaký objem prostředků je přes tento systém zúčtován.

## 4.9 Marketing

Marketing je nedílnou součástí úspěchu každého podnikatelského subjektu, a nejínek je tomu i u aerolinek. Ty se snaží investovat obrovské množství prostředků, aby přilákaly cestující. V rámci tohoto odstavce bych se chtěl věnovat zejména společnosti Ryanair, která je svými reklamními kampaněmi proslulá.

Příkladem může být kampaň, kterou společnost vedla při svém vstupu na belgický trh. Využila tradiční symbol Belgie, tzv. čurajícího chlapečka a doplnila ho o slogan: „Pissed off with Sabena’s high fares?“, což v překladu znamená, zdali už vás nebaví vysoké ceny tehdejšího národního dopravce Sabeny (viz obrázek níže). Samozřejmě, že si to Sabena nenechala líbit a pustila se s Ryanairem do vleklých soudních sporů, které nakonec vyhrála.

Soud nařídil Ryanairu tuto kampaň okamžitě ukončit a opublikovat v národních novinách písemnou omluvu. Nebyl by to Ryanair, kdyby tohoto kroku mistrně nevyužil k ještě větší propagaci své společnosti. Titulek zněl: „We are sooooo Sorry Sabena!“, za kterým následoval přehled sedmi cen letů a jejich srovnání se Sabenou. Z těchto cen jednoznačně vyplývalo, že je Ryanair až o 90% levnější. Slogan ještě pokračoval: „Ryanair is really, really sorry and promises to include this information in our future advertising“. [6, 23, 29]

Obr. č. 4.11 Kontroverzní reklamní kampaně Ryanairu



Zdroj: [www.brandchannel.com](http://www.brandchannel.com) (6. 3. 2012)

Další druhem reklamních kampaní, který Ryanair s oblibou vede, je přímo označování svých konkurentů na trupech svých letadel. Na následujícím obrázku jsou uvedené příklady některých z nich. Například v případě sloganu „bye bye Latehansa“ útočí na vysoká zpoždění německého vlajkového dopravce, v případě sloganu „bye bye Skyeurope“ zase na tíživou finanční situaci, která ve výsledku skutečně vedla k bankrotu společnosti.



Obr. č. 4.12 Kontroverzní reklamy Ryanairu



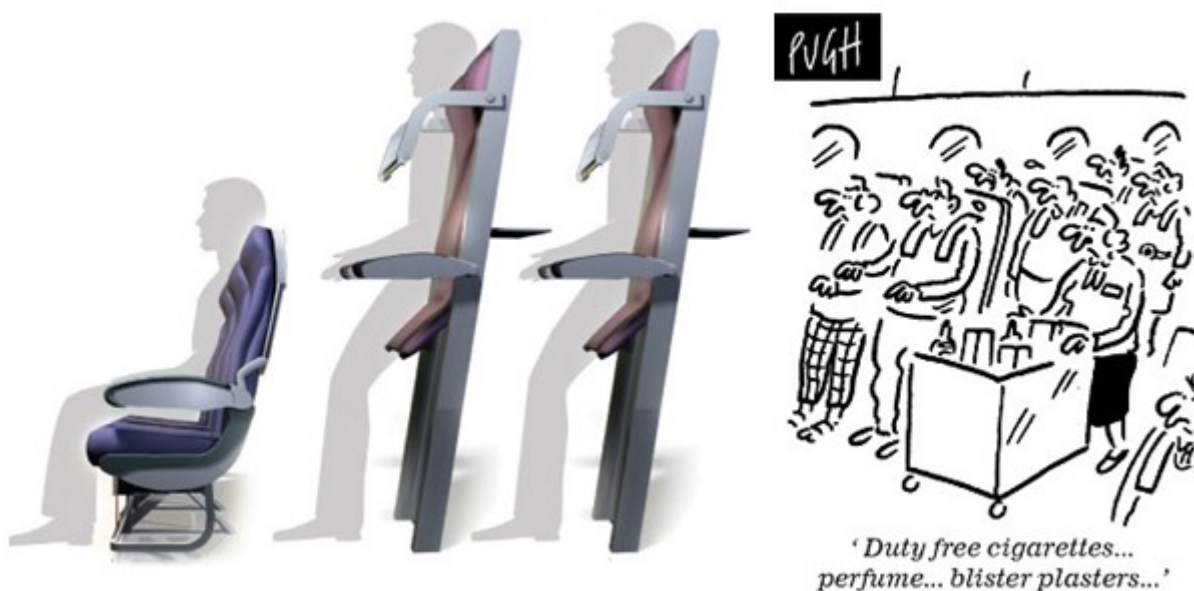
Zdroj: <https://sites.google.com> (6. 3. 2012)

Dalším rysem reklamních kampaní Ryanairu jsou také například různá prohlášení do médií, čímž se Ryanair snaží rozpoutat vášnivé diskuze a především upoutat na sebe pozornost. Jako příklad může být uvedení oznámení, ve kterém Ryanair připouští možnost instalace vertikálních sedadel na paluby svých letadel. Na následující obrázku je uveden možný design takovýchto sedadel. Ryanair uvedl, že by instaloval tato sedadla na místo posledních 10 řad a nahradil je 15 řadami těchto sedadel. Pokud by cestující chtěl využít tuto možnost, mohl by v mnoha případech letět i zadarmo, popřípadě by zaplatil letenku s 50% slevou oproti klasické ceně.

Takto upravená letadla by operovala na linkách s dobou letu nepřekračující 1 hodinu. Nicméně tento návrh se nesetkal s pozitivní reakcí u EASA (Evropská agentura pro bezpečnost v civilním letectví), jelikož současná evropská legislativa nezná pojem vertikálních sedadel. I přesto však Ryanair věří, že tento koncept bude jednou přijat.

Je otázka, do jaké míry to vedení společnosti myslí vážně a do jaké míry je to pouze další z marketingových tahů společnosti, stejně jako například tehdy, kdy Ryanair oznámil vybírání poplatku 1 libry za použití toalety na palubách jeho letadel. [19]

Obr. č. 4.13 Návrh možné podoby vertikálních sedadel



Zdroj: [www.dailymail.co.uk](http://www.dailymail.co.uk) (26. 3. 2012)

## 4.10 Nízkonákladový model dálkových letů

V současné době je nízkonákladový model typický zejména pro krátké a střední lety. Ačkoliv myšlenka na nízkonákladové dálkové lety není nová, úspěšný dopravce využívající tento model do nedávna na světovém nebi chyběl. Co se týče charakteristiky daného modelu, tak využívá stejný model jako klasičtí dopravci, to znamená, že se snaží maximálně snížit všechny náklady, snaží se docílit maximální denní rotace letadel, využívat unifikovanou flotilu letadel, létat na sekundární letiště atd. Nicméně vzhledem k charakteru dálkového nízkonákladového modelu nelze prakticky uplatnit veškeré rysy těch dopravců, kteří létají na krátkých a středních tratích. Jedná se zejména o vícenásobné denní rotace, kdy je běžné, že u dálkových letů proletí dané letadlo pouze jednu rotaci. Další zvýšené náklady reprezentují posádky a nutnost přenocování v cílových destinacích, čemuž se klasičtí low cost dopravci úspěšně snaží vyhnout.

### Laker Airways

Laker Airways byly první aerolinky, které nabízely dálkové lety a jejichž model by se z dnešního pohledu dal nazvat jako tzv. čistě nízkonákladový. Jedním z jejich zakladatelů byl Sir Freddie Laker. Sir Freddie, jak byl velice často svými známými nazýván, byl původně pilotem a poprvé se výrazněji angažoval v letectví až po válce při leteckém zásobování západního Berlína, kdy velmi zbohatl právě na provádění charterových letů se zásobami pro obyvatele uvězněné na území okupovaném vojsky SSSR. Byl to rok 1966, kdy to tisku poprvé pronikly informace o založení nových aerolinek. S vlastním provozem aerolinky začaly až v roce 1977, kdy začaly operovat své lety z báze na letišti Londýn Gatwick na letiště JFK v New Yorku. Tyto lety se zapsaly do povědomí tehdejší široké veřejnosti pod názvem **Skytrain**. Ve svých počátcích operovaly Laker Airways letouny BAC – 111 (viz obr. níže). Později rozšířily flotilu o širokotrupé DC 10, a ke konci své existence také airbusy A300. Tyto lety byly operovány až do roku 1982, kdy byla společnost nucena na sebe vyhlásit bankrot, kdy její ztráta přesáhla 270 miliónů liber.

Důvodem tohoto bankrotu bylo markantní snížení cen zejména společností PanAm a British Airways, které tímto krokem zavinily rapidní poklesy jejich tržeb. [6, 40, 20]

Obr. č. 4.14 Letoun BAC 111 společnosti Laker Airways (EGCC/MAN)



Zdroj: [www.airliners.net](http://www.airliners.net) (5. 3. 2012)

### **AirAsia – Air AsiaX**

Letecká společnost AirAsia zahájila lety v roce 1996. Je vlastněná společností se 100% podílem vlády Malajsie. V roce 2001 byla za symbolickou částku odkoupena společností Tune Air Sdn Bhd. V témže roce se přejmenovala na AirAsia, a zahájila nízkonákladovou revoluci v Asii. Společnost AirAsiaX je dceřinou společností AirAsia, která byla založena v roce 2007 s cílem poskytovat dálkovou nízkonákladovou přepravu.

Společnost byla v několika letech po sobě, a to konkrétně 2009, 2010 a 2011 vyhodnocena společností Skytrax, jako nejlepší nízkonákladová aerolinka na světě.



Stejně jako klasičtí nízkonákladoví dopravci, i tato aerolinka se snaží maximálně omezit veškeré náklady, např. jednotná flotila, point-to-point síť, rychlé obrátkové časy na letištích (25min), využívání sekundárních letišť atd. Sídlo má společnost na letišti v Kuala Lumpur, konkrétně ve speciálním terminálu, který je určen čistě pro nízkonákladové aerolinky.

Terminál, který aerolinka v současné době na letišti využívá, je speciálně přizpůsobený požadavkům nízkonákladových aerolinek. Terminál jako takový nedisponuje nástupními mosty, jeho vybavení je relativně strohé, není zde žádné přímé spojení s hlavním terminálem. Po příletu musí proto cestující, kteří chtějí dále pokračovat linkami klasických dopravců, projít celní a pasovou kontrolou, vzít si zavazadla a urazit asi 20km cestu k hlavnímu terminálu (viz obrázek níže). [21, 22]

Obr. č. 4.15 Mapa letiště v Kuala Lumpur s nízkonákladovým terminálem LCC



Zdroj: [www.klia.com](http://www.klia.com) (5. 3. 2012)



## 4.11 Využívání sociálních médií

V dnešní době internetu a obecně stále stoupající popularitě tzv. sociálních sítí je zřejmé, že jednotlivé aerolinky se snaží získávat nové zákazníky i přes tyto kanály. Jmenujme alespoň některé z těchto fenoménů dnešní doby, např. Facebook, Twitter a mnoho dalších. Byla to právě americká nízkonákladová společnost JetBlue, která jako jedna z prvních v roce 2007 na Twitter vstoupila. V současnosti zde má již více než 1,67 miliónů příznivců a obliba jejich stránek raketově stoupá. Je to také více než rok, kdy společnost zavedla na Facebooku svůj program Go Places. Díky tomuto programu mohou zákazníci získávat tzv. Tru Blue Points, které si pak mohou změnit v rámci loyality programu True Blue. Rozdílem vzhledem ke klasickým FFP programům je to, že si může zájemce nasbírat tyto body i bez nutnosti proletění určité vzdálenosti.



Obdobou je také aplikace AirScore, kterou používá společnost Estonian Air k propagaci jednak své společnosti, ale také Estonska. Příznivci mohou získávat body za sdílení informací o dopravci, nebo také za to, pokud si tuto aplikaci spustí i další přátelé. O oblíbenosti svědčí i fakt, že během prvních 10 dnů měla aplikace AirScore více než 1,34 mil uživatelů a v listopadu 2011 byl tento program vyhodnocen jako „Best Social Media Campaign“ na konferenci na Floridě, která se právě zabývala zaváděním těchto programů jako součásti marketingové strategie firmy. [8]

Obr. č. 4.16 Loyalty program AirScore společnosti Estonian Air



Zdroj: [www.estonian-air.com](http://www.estonian-air.com) (15. 4. 2012)

## 4.12 Cargo

Otázce přepravy leteckého nákladu se dlouhou dobu nízkonákladoví přepravci vyhýbali. Samotný průkopník, americké Southwest, se nicméně již touto činností delší dobu zabývá. Podle posledních zdrojů [8] již samy sebe nepovažují za nízkonákladového dopravce, ale za dopravce klasického, neboli síťového. Ačkoliv ještě pořád mají některé rysy low costů, jako například point-to-point síť či flotila jednoho typu, nabízející také například FFP programy, létají i na hlavní letiště, nabízejí zavazadla v ceně letenky atd., což jsou doménou zejména klasických dopravců. Přeprava nákladu má své výhody i nevýhody, v závislosti na typu dopravce.

Co se týče nízkonákladových dopravců, tak ti mohou profitovat z častých denních frekvencí do jednotlivých destinací, nicméně z charakteru profilu letadlového parku jsou tito dopravci velice často omezeni hmotností a zejména velikostí nákladu, jelikož většinou operují pouze letadly třídy C, tedy B737 a A320. V průměru je možno do těchto letadel doložit max. 2 tuny nákladu na jeden let. Společnost Southwest provádí přepravu jen určitého druhu zboží, které má vyšší hodnotu a je časově citlivé, přičemž si pro každý let, pokud má tu možnost, vybírá to cargo, které je pro ni finančně nejvýhodnější. Southwest se vůbec nezabývá přepravou nebezpečného zboží.

Například společnost Southwest má cargo divize na většině svých letišť, oproti tomu například evropský gigant Ryanair o tomto kroku vůbec neuvažuje. Společnost EasyJet toto zkoušela, nicméně z tohoto projektu upustila díky zvýšeným nárokům na bezpečnost.

Obr. č. 4.17 Logo divize Southwest Cargo



Zdroj: [www.swacargo.com](http://www.swacargo.com) (15. 4. 2012)

Obecně nejdůležitějším faktem proti je to, že low cost společnosti se snaží mít co nejlepší OTP (tzv. On Time Performance) a co nejnižší obrátkové časy na jednotlivých letištích (v průměru 25 min). Při přepravě carga by muselo dojít k prodloužení těchto časů, což by ve výsledku stálo aerolinku více poplatků za využívání letištních služeb, jako parkování a handling. Nicméně jsou společnosti, jako AirAsia, které spuštění cargo operací zvládly bez problémů a podle jejich informací jim stačí na plné vyložení a naložení letounu typu A320 cca 22min. [8]

### **Geografická poloha vs cargo operace**

Platí, že v rámci EU či U.S.A je přeprava carga mnohem jednodušší, a to díky menší náročnosti týkající se celního odbavení, protože v rámci těchto bloků toto odpadá. Jiná situace je například v oblasti jihovýchodní Asie, kde jsou podmínky naprosto odlišné a přísná celní politika jednotlivých států tento proces do značné míry ztěžuje.

### **IATA CASS a DGR**

Ačkoliv je IATA organizace sdružující pravidelné letecké dopravce, neplatí, že by i nečlenové nemohli využívat některé její systémy. Jedná se především o CASS (Cargo Account Settlement Systém) a DGR (Dangerous Goods Regulations). Co se týče systému CASS, tak organizace IATA zastřešuje systém jak pro prodej letecké přepravy cestujících, tak také pro vyúčtování přepravy carga v letecké dopravě. V České republice se tento systém využívá od začátku roku 2007. Je využíván k rychlému vyrovnání závazků mezi aeroliniemi a jednotlivými zprostředkovateli, tedy speditéry. CASS využívá ke svému fungování internetový systém CASSlink, dostupný na internetové adrese <https://casslink.iata.org>. Na konci roku 2011 měla IATA 47 CASS poboček, obsluhující více než 500 aerolinií a souhrnně přes tento systém v roce 2011 prošlo 33 miliard USD. [10].





## 5 Přehled světových nízkonákladových aerolinek

V následující kapitole bych chtěl uvést přehled nejvýznamnějších světových nízkonákladových aerolinek spolu s jejich základními provozními a finančními charakteristikami. Záměrně byla vynechána Evropa, jelikož té se věnuji v samostatné kapitole (viz ELFAA). Po těchto statistikách pak následují detailnější pasáže o jednotlivých významnějších aerolinkách.

### Severní Amerika

Aerolinka	Založení	Flotila	PAX (2010, 000)	Obrat (000, USD)	Náklady (000, USD)	Čistý zisk (000, USD)
<b>Southwest</b>	1967	559xB737-700,500	106 307	12 104 000	11 116 000	459 000
<b>JetBlue</b>	1999	172xA320, EMB 190	24 254	3 379 000	3 446 000	97 000
<b>Allegiant</b>	1997	83xB757, MD80's	5 903	663 641	936 587	-----
<b>Frontier</b>	1994	91xA320family, ERJ145, ERJ135, E190	9 242	932 098	-----	-----
<b>West Jet (Canada)</b>	1996	98xB737-300,500,800	15 174	2 609 261	2 361 716	136 720
<b>Sun Country</b>	1982	14xB737-400, 800	1 235	180 094	163 807	13 438

## Jižní Amerika + Mexiko

Aerolinka	Založení	Flotila	PAX (2010, 000)	Obrat (000, USD)	Náklady (000, USD)	Čistý zisk (000, USD)
<b>Azul</b>	2008	49x EMB 195	4 000	-----	-----	-----
<b>Gol</b>	2000	123xB737- 700, 800	32 122	4 189 344	3 770 499	128 570
<b>Interjet (Mexico)</b>	2005	33xA320	4 012	-----	-----	-----

## Asie

Aerolinka	Založení	Flotila	PAX (2010, 000)	Obrat (000, USD)	Náklady (000, USD)	Čistý zisk (000, USD)
<b>AirAsia</b>	1993	54xA320	16 055 000	3 950 000	2 881 000	1 067 000
<b>IndiGo</b>	2006	51xA320	9 467 000	592 058	-----	122 211
<b>Cebu Pacific</b>	1988	38xA319, A320, ATR 72	10 460	665 952	518 285	-----
<b>Tiger Airways</b>	2003	21xA320	5 968	6 121 940	5 364 680	511 560
<b>Spring Airlines</b>	2004	28xA320	5 900	648 454	70 549	-----

## Střední východ

Aerolinka	Založení	Flotila	PAX (2010, 000)	Obrat (000, USD)	Náklady (000, USD)	Čistý zisk (000, USD)
Air Arabia	2003	27xA320	4 456	566 534	512 154	-----
Jazeera Airways	2005	7xA320	1 310	151 601	132 740	-----

## Austrálie a Oceánie

Aerolinka	Založení	Flotila	PAX (2010, 000)	Obrat (000, USD)	Náklady (000, USD)	Čistý zisk (000, USD)
JetStar	2003	63xA320, A321, A330	12 277	1 882 605	1 770 351	-----

Zdroje (všechny tabulky): www stránky společností, ATW Word Airline report 2011

----- údaje byly z běžně dostupných zdrojů nedostupné

## 6 European Low Fares Airline Association

Tato organizace byla založena na konci roku 2003 s cílem reprezentovat zájmy jednotlivých nízkonákladových evropských aerolinek. Do tehdejší doby zde nebyla formální organizace, která by byla schopna zhostit se tohoto úkolu. Od roku 2003 se v této organizaci prostrídala řada členů, někteří stále zůstávají, jiní, jako například SkyEurope, již z evropského nebe nadobro zmizely. V současnosti tato má tato asociace 9 členů, z nichž některým z nich se budeme v dalších kapitolách blíže věnovat. [38]

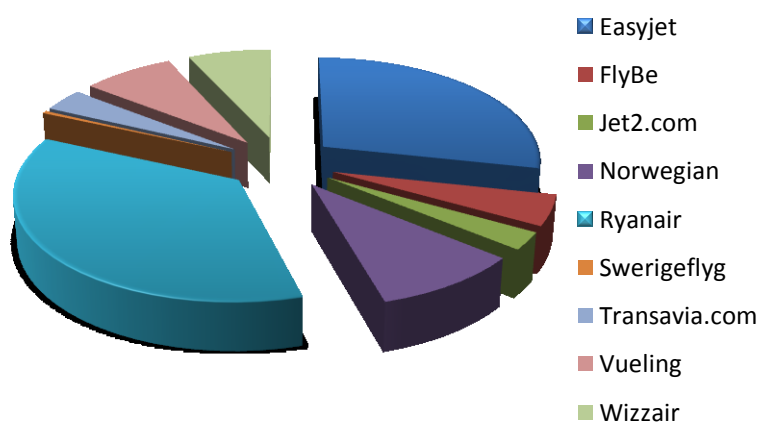
Tab. č. 6.1 Statistika společností v rámci seskupení ELFAA

Letecká společnost	Počet cestujících (2011)	Procentuální podíl z ELFAA
<b>Easyjet</b>	55 500 000	22.72
<b>FlyBe</b>	7 400 000	3.77
<b>Jet2.com</b>	4 200 000	2.18
<b>Norwegian</b>	16 000 000	7.81
<b>Ryanair</b>	76 400 000	28.81
<b>Sverigeflyg</b>	604 000	0.32
<b>Transavia.com</b>	5 400 000	2.78
<b>Vueling</b>	12 300 000	6.12
<b>WizzAir</b>	11 000 000	5.51
<b>Celkem</b>	188 800 000	

Zdroj: www.elfaa.com (7. 3. 2012)

Na grafu níže je pak pro lepší přehled uveden tzv. „koláčový“ graf celého seskupení ELFAA.

Graf č. 6.1 Procentuální přehled ELFAA



Zdroj: www.elfaa.com (7. 3. 2012)

Další statistiky jednotlivých členských aerolinií uskupení ELFAA jsou uvedeny v příloze B.

## **6.1 Ryanair**

Nízkonákladová společnost Ryanair (IATA kód FR, ICAO kód RYR, volací znak RYANAIR) je v současnosti největší aerolinkou v Evropě, a podle IATY je dokonce první v celosvětovém žebříčku v počtu cestujících přepravených na mezinárodních linkách. Společnost má hlavní základnu na letištích v Dublinu a londýnském Stanstedu. Společnost přepravila v roce 2011 více než 75 miliónů cestujících, což ji činí lídrem na evropském nebi. Operuje flotilou 275 letadel typu B737-800 z více než 170 letišť napříč Evropou. Každý den vzlétne ze 44 základen na více než 1400 letů spojujících více než 27 zemí. Mezi největší základny patří letiště Frankfurt Hahn a Brussels Charleroi. [10, 40, 5]

### **Historie**

Společnost byla založena v roce 1985 podnikateli Christopherem Ryanem, Liamem Lonerganem a Tony Ryanem, po kterém je společnost pojmenována.

Během prvního roku své existence společnost přepravila na linkách mezi Irskem (letiště Waterford) a Velkou Británií (letiště Londýn Gatwick) více než 5000 cestujících. V prvním roce společnost využívala pro své lety letadlo typu Embraer 110 Bandeirante (viz obrázek níže), které nabízelo pouze 15 míst k sezení.

Obr. č. 6.1 Embraer 110 Bandeirante společnosti Ryanair



Zdroj: [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com) (6. 3. 2012)

V té době měla společnost pouze 25 zaměstnanců. Již o rok později se počet přepravených cestujících vyšplhal až na 82 000. V tomto roce dostal Ryanair povolení operovat lety mezi Dublinem a Londýnem, čímž se pustil do ostré cenové války s tehdejšími vlajkovými dopravci Aer Lingus a British Airways, kdy začal nabízet zpáteční letenky za poloviční cenu než konkurence. V tomto roce také obdržel turbovrtulová 48místná letadla BAE748. Nicméně i díky silné konkurenci měl na konci roku 1991 Ryanair velké finanční problémy a byla nutná restrukturalizace. Jí se chopil mladý, nadějný finančník Michael O'Leary, zejména díky němuž je Ryanair dnes na pozici číslo 1 na evropském nebi. [4, 23]

Vzorem mu byl model adoptovaný společností Southwest v U.S.A., jakožto pionýra na poli nízkonákladové letecké přepravy. Okamžitě zavedl pouze jednu cestovní třídu, zrychlil obrátkové časy na letištích a unifikoval flotilu. Již v roce 1992 přepravil Ryanair více než 945 000 cestujících a provozní výsledky rychle rostly. V příloze C uvádím komplexní provozní a finanční charakteristiky. V roce 1994 obdržel Ryanair první letadla série B737 a o pět let později vůbec první letoun typu B737-800. Na následujícím obrázku je B737-800.

Obr. č. 6.2 B737-800 společnosti Ryanair krátce po vzletu



Zdroj: [www.airliners.net](http://www.airliners.net)

Při svém založení Ryanair dlouhou dobu bojoval na trati Dublin – Londýn se svými konkurenty Aer Lingus a British Airways. Tento souboj byl několikrát řešen u soudu, přičemž postupně Ryanair získával více a více obliby u veřejnosti. V roce 2006 se Ryanair poprvé pokusil koupit irského národního dopravce, kdy nabídl více než 1 miliardu liber. Podle CEO Michaela O’Learyho by to byla úžasná příležitost vytvořit silnou irskou aerolinku, která by mohla přepravit více než 50 miliónů cestujících. Jeho plánem bylo zachovat obě společnosti funkční. Co se týče Aer Lingusu, O’Leary viděl jeho největší problémy zejména v oblasti dálkových letů a carga. Nicméně tento pokus nebyl úspěšný, jelikož představenstvo společnosti se k tomuto kroku vyjádřilo záporně. [20]

Ryanair ovšem nepřestal o této možnosti uvažovat a v roce 2008 se pokusil o totéž podruhé, kdy nabídl za vlajkového dopravce, který se už v té době zmítal ve finančních problémech, více než 600 miliónů britských liber. I v tomto případě však představenstvo společnosti tento krok zamítlo. I přesto Ryanair vlastní téměř 30 % akcií irského národního dopravce. [42]

## 6.2 Easyjet

Easyjet (IATA kód U2, ICAO kód EZY, CALLSIGN EASY) byl založen v roce 1995 britským podnikatelem s řecko-kyperskými kořeny Sirem Steliosem Haji-Ioannou. Samotná společnost je největší aerolinkou v UK co se týče počtu přepravených cestujících. Hlavní sídlo má na letišti Londýn- Luton, a to konkrétně v hangáru 89. Toto letiště je i jednou z jehoází. Celkově má společnost v Evropě 19 základen (viz mapa níže).

Obr. č. 6.3 Mapa základen společnosti Easyjet v Evropě



Zdroj: [www.easyjet.com](http://www.easyjet.com) (výroční zpráva za rok 2011, 11. 3. 2012)

V roce 2011 přepravila společnost více než 54,5 miliónu cestujících a tímto zaujímá druhé místo za irským Ryanaiem. [25]

### Historie

Easyjet začal létat se dvěma pronajatými B737-200, které operovaly linky z Lutonu do Glasgow a Edinburghu. Samotný růst společnosti byl také zapříčiněn řadou akvizicí, kdy například v roce 2002 Easyjet koupil za 374 miliónu GBP jeho konkurenta aerolinku GO, díky čemuž znatelně zvýšil svou působnost na letišti ve Stanstedu.



V roce 2008 pak koupil veškerý podíl v aerolince GB Airways, čímž získal také množství letištních slotů na letišti Londýn Gatwick. [46]

### Flotila

Easyjet v současnosti operuje flotilu letadel Airbus, konkrétně tedy 152 letadel typu A319 a 31 letadel typu A320. Díky počtu letadel A319 je také Easyjet největším světovým provozovatelem právě tohoto typu. Flotila Easyjet má jeden zajímavý rys, a to konkrétně právě počet míst A319. Klasické uspořádání představuje cca 140 míst k sezení, nicméně letouny Easyjetu mají díky uspořádání toalet a kuchyňky sedadel 156, což samozřejmě ještě více zvyšuje platící náklad a snižuje celkové náklady. Díky tomuto musel být z bezpečnostních důvodů umístěn nad křídlo druhý nouzový východ (standardně pouze jeden – viz obrázek). [24]

Obr. 6.4 A319 společnosti Easyjet



Zdroj: [www.airliners.net](http://www.airliners.net) (11. 3. 2012)

V únoru 2012 byl na část flotily aplikován speciální nátěr na bázi polymeru, který by měl ve výsledku snížit odpor a tím pádem také spotřebu, a to až o 2%. Jedná se o velice tenkou vrstvu, kdy na celý letoun je použito pouze asi 113g nátěru. Pro srovnání je při běžném nástřiku letadla použito asi 80 kg barvy. V roce 2010 představovalo palivo 40% nákladů, což představovalo výdaje ve výši přesahující 730 miliónů liber.

Při snížení spotřeby o 2% by tímto nátěrem společnost ušetřila téměř 14 miliónů GBP. Na následujících obrázcích jsou uvedeny záběry z nanášení ochranného filmu. [20]

Obr. č. 6.5 Proces nanášení ochranného filmu



Zdroj: <http://www.bbc.co.uk/news/business-12428667> (11. 3. 2012)

### **Obchodní model**

Easyjet používá stejný nízkonákladový model jako jeho největší konkurent Ryanair. Stejně jako Ryanair se nechal inspirovat modelem americké nízkonákladové společnosti Southwest. I když je obchodní politika Easyjetu téměř srovnatelná s Ryanairem, jsou zde určité odlišnosti. V první řadě je to výběr cílových destinací, respektive letišť. Rysem Ryanairu je využívání sekundárních letišť, oproti tomu Easyjet se snaží létat na letiště primární, kdy jako příklad může být zvolena Paříž. Ryanair létá na letiště Beauvais asi 80 km od centra metropole, oproti tomu Easyjet využívá hlavní letiště Charles de Gaulle a Orly. Společný rys, který zase odlišuje tyto dvě společnosti od svého vzoru, společnosti Southwest, je stáří flotily, kdy v průměru se stáří letadel u obou společností pohybuje okolo 3 let. U společnosti Southwest je to i přes deset let. [25, 27]

### **Proces rezervace**

Proces rezervace se v zásadě neliší od jiných nízkonákladových dopravců, kdy hlavním rysem je, že drtivá většina rezervací je prováděna přes internet. Na svém počátku využíval Easyjet hlavně telefonní prodej, kdy většina jeho letadel nesla na svém trupu kontaktní telefonní čísla. S příchodem internetu se tato situace rapidně změnila. Easyjet byl první nízkonákladovou aerolinkou, která zavedla internetový prodej přepravních dokladů, a to od dubna 1998.

Stejně jako drtivá většina ostatních nízkonákladových dopravců, Easyjet zcela zavrhl agenturní prodej, a to zejména díky vyšším nákladům spojeným s provizemi poskytovanými jednotlivým prodejním agenturám.

Při procesu rezervace letenky má cestující možnost výběru mezi dvěma tarify, tzv. standardním a FLEXI tarifem. Klasický tarif je nejlevnější variantou, kdy si za veškeré nadstandardní služby musí cestující zaplatit a veškeré změny provedené po potvrzení rezervace jsou zpoplatněny. FLEXI fare je tarifem, který již ve svém základu nabízí některé služby. Jedná se o jedno zapsané zavazadlo, tzv. Speedy Boarding (přednostní nastoupení do letadla), možnost změny data odletu během 4 týdenního intervalu (1 týden před odletem a až 3 týdny po odletu) a také žádné administrativní a jiné poplatky. Na následujícím obrázku je uveden přehled obou tarifů na náhodně vybrané trase letu. [25, 6]

Obr. č. 6.6 Srovnání standardního a FLEXI tarifu společnosti Easyjet na trati mezi Prahou a Londýnem 20. dubna 2012

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
09 Apr From Kc3,279 <sup>00</sup>	10 Apr From Kc2,389 <sup>00</sup>	11 Apr From Kc1,989 <sup>00</sup>	12 Apr From Kc2,229 <sup>00</sup>	13 Apr From Kc2,229 <sup>00</sup>	14 Apr From Kc2,799 <sup>00</sup>	15 Apr From Kc3,119 <sup>00</sup>
16 Apr From Kc2,279 <sup>00</sup>	<b>LOWEST FARE</b> 17 Apr From Kc1,389 <sup>00</sup>	18 Apr From Kc1,689 <sup>00</sup>	19 Apr From Kc1,769 <sup>00</sup>	20 Apr From Kc1,799 <sup>00</sup>	21 Apr From Kc2,169 <sup>00</sup>	22 Apr From Kc3,039 <sup>00</sup>

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
<b>FLEXI</b> 09 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 10 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 11 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 12 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 13 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 14 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 15 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>
<b>FLEXI</b> 16 Apr From Kc5,089 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 17 Apr From Kc3,739 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 18 Apr From Kc3,739 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 19 Apr From Kc3,739 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 20 Apr From Kc3,739 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 21 Apr From Kc3,469 <sup>00</sup>	<b>FLEXI</b> 22 Apr From Kc3,469 <sup>00</sup>

Zdroj: www.easyjet.com (11. 3. 2012)

### Provozní výkony

Veškeré provozní výkony jsou uvedeny v Příloze D.

### 6.3 Wizzair

Maďarská nízkonákladová společnost Wizzair (IATA kód W6, ICAO kód WZZ, CALLSIGN Wizzair) byla založena v roce 2003 na popud jejího dnešního ředitele pana Józsefa Váradiho. Od svého založení si na evropském leteckém trhu vydobyla pevné místo, kdy operuje 37 letadel typu A320 z 15 základen do 66 destinací skrze více než 220 tras. Svou mateřskou základnu má na letišti v Budapešti. Na obrázku níže je uveden přehled destinací Wizzairu v Evropě a také nalétávané destinace z pražské báze.

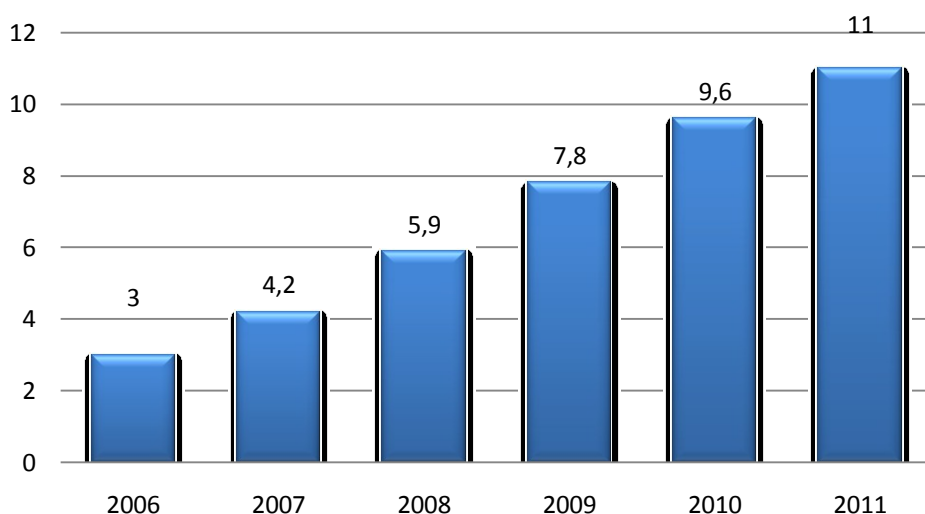
Obr. č 6.7 Evropská síť Wizzairu



Zdroj: [www.wizzair.com](http://www.wizzair.com) (12. 3. 2012)

První let společnosti proběhl 19. 5. 2004 z polských Katowic, nedlouho po vstupu Polska do EU. Od té doby počty cestujících strmě stoupaly, kdy například v roce 2011 společnost přepravila již více než 11 miliónů cestujících (viz graf níže).

Graf č. 6.1 Počty přepravených cestujících v miliónech



Zdroj: [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com) (12. 3. 2012)

### Finanční ukazatele

Společnost Wizzair nemusí díky maďarským zákonům veřejně publikovat své finanční výkazy, je tudíž problém tyto informace získat. Na internetových stránkách společnosti přístupny nejsou, nicméně během minulých let se vynořilo několik spekulací, že společnost, ačkoliv prohlašuje, že je stabilní a v zisku, má finanční problémy a dluhy přesahující 78 mil EUR. Společnost se k těmto spekulacím odmítla vyjádřit. V únoru společnost oznámila spuštění nových deseti linek z letiště v Budapešti, zřejmě jako reakce na finanční úpadek bývalého vlajkového dopravce Malév. I přes tuto expanzi ovšem největším trhem pro aerolinku i nadále zůstává Polsko. [24, 30]

## 7 Southwest

Aerolinky Southwest jsou průkopníky na trhu nízkonákladové letecké dopravy a byly úplně první leteckou společností, která implementovala nízkonákladový model do své podnikové struktury. Aerolinky byly založeny v roce 1967, ale trvalo další čtyři roky, než zahájily vlastní provoz. Důvodem pro toto zpoždění byly vleklé soudní spory, kterými se snažila konkurence co nejvíce ztížit vlastní vstup aerolinek na trh. Samotný provoz tedy začal v roce 1971, kdy Southwest operovaly se třemi letadly na linkách mezi třemi americkými městy, a to konkrétně Dallasem, Houstonem a San Antoniem za tehdy neuvěřitelných \$20. Jedním ze zakladatelů byl i právník, letecký nadšenec a vizionář Herbert Kelleher, často označovaný jen jako Herb.

Podle dostupných zdrojů vznikl nápad spustit tyto aerolinky dosti kuriózním způsobem, a to skicou na papírový ubrousek v jedné z restaurací v San Antoniu, kde se sešel se svým dlouholetým kamarádem Rollinem Kingem. Herbert Kelleher byl pak dlouholetým ředitelem a až do svého sesazení v roce 2008 přivedl aerolinky na první místo, co se týče počtu přepravených cestujících na vnitrostátních amerických linkách. V současnosti je výkonným ředitelem aerolinek Garry C. Kelly. [27, 4]

### Flotila

V současnosti aerolinky operují 701 letadel typu Boeing 737 (-300, -500, -700) a Boeing 717 při více než 3300 letech/den. Southwest byly prvním dopravcem, který poprvé uvedl dané typy letadel na trh. V následujícím přehledu jsou uvedeny počty jednotlivých letadel tak, jak jsou ve flotile Southwest zastoupeny. [27, 40]

Typ letadla	Počet	Verze
<b>Boeing 717-200</b> (ex AirTran)	88	117Y
<b>Boeing 737-300</b>	163	137Y
<b>Boeing 737-500</b>	25	122Y
<b>Boeing 737-700</b> (72xAirTran)	372	137Y
<b>Boeing 737-800</b>	1	175Y



Na následujícím obrázku jsou jednotlivá letadla společnosti Southwest, s tím, že v levém spodním rohu je typ B717, který Southwest získaly právě díky nedávné akvizici.

Obr. č. 7.1 Letadla společnosti Southwest Airlines



Zdroj: [www.airliners.net](http://www.airliners.net) (16. 3. 2012)

### Akvizice AirTran

Společnost v tomto roce konečně začala s plánovanou akvizicí jejího největšího konkurenta, společnosti AirTran. Samotný proces odstartovala odkoupením posledního balíku akcií v květnu 2011, kdy se celková cena vyšplhala až na 3,2 miliardy USD. Samotnou akvizicí společnost nejenže pohltila svého největšího konkurenta, ale také získala velice cenné sloty na letištích v New Yorku (La Guardia) a Atlantě. Byla to právě Atlanta, která byla již dlouhou dobu v hledáčku samotné společnosti, jelikož se jedná o největší letiště na světě a důležitý přestupní uzel. Společnost na začátek naplánovala 15 odletů denně do 5 měst v celých USA. Samotný proces akvizice ovšem nebude jednoduchý, a bude trvat mnoho let. V průběhu roku 2012 dojde k přelakování všech letadel na Southwest livery (jedná se celkem o 140 letadel typů B717 a B737-700). [27]

Pokud jde o vlastní síť, tak ta je velice rozsáhlá, zahrnující 72 měst ve 37 státech. Průměrné stáří flotily letadel dosahuje 11,5 let, průměrná délka jednoho letu je 658 mil při délce 1 hodiny a 55 minut. Letadla společnosti Southwest denně operují v průměru 6 letů a tráví při nich více než 12 hodin ve vzduchu. I toto je jedním z klíčových faktorů úspěchu, jelikož je všeobecně známo, že letadlo na sebe vydělává pouze tehdy, nachází-li se ve vzduchu. [27]

### **Provozní a finanční statistiky**

Jednotlivé provozní a finanční statistiky za roky 2011 a 2010 jsou uvedeny v příloze E.



## 8 Analýza významných mezinárodních letišť v ČR

V rámci této diplomové práce bych se chtěl zabývat detailní analýzou leteckého prostředí v České republice. Co se týče samotného členění letišť, tak Letecká informační příručka AIP definuje jednotlivé typy letišť následovně [14]:

### 1) Hlavní mezinárodní letiště (heliporty) – veřejné

Jedná se o letiště, popřípadě heliporty, které jsou určeny jak pro mezinárodní, tak také vnitrostátní letecký provoz a jsou na nich prováděny všechny formality týkající se celních, imigračních, karanténních a podobných procedur, a kde jsou k dispozici letecké provozní služby na předepsané úrovni.

### 2) Ostatní mezinárodní letiště (heliporty) – veřejné

Tato letiště, popřípadě heliporty, jsou také určena (y) pro mezinárodní i vnitrostátní letecký provoz, nicméně poskytování celních, imigračních, karanténních a jiných procedur je velmi omezené a použitelné pouze pro lety předem odsouhlasené provozovatelem letiště.

### 3) Mezinárodní letiště (heliporty) – neveřejné

Letiště (heliporty) jsou určena pro mezinárodní i vnitrostátní letecký provoz a okruh jejich uživatel je předem stanoven. Povolení k jejich použití lze získat prostřednictvím provozovatele letiště.

### 4) Vnitrostátní letiště (heliporty) – veřejné

Jedná se o letiště, která jsou určena pro vnitrostátní letecký provoz nebo provoz mezi smluvními státy Schengenské dohody přijímající všechna letadla.

### 5) Vnitrostátní letiště (heliporty) – neveřejné

Jsou to letiště, popřípadě heliporty, která jsou určena pro vnitrostátní letecký provoz nebo provoz mezi smluvními státy Schengenské dohody, okruh jejich uživatelů je předem stanoven. Povolení k jejich použití lze získat prostřednictvím provozovatele letiště.

Map of the Czech Republic showing the locations of airports. The map includes a legend in the top right corner with symbols for international civil AD, domestic civil AD, military AD with international civil operation, and military AD. It also shows symbols for paved and unpaved runways. The map displays numerous airports across the country, including Prague, Brno, and Ostrava, with their respective runway types indicated by the symbols.

V letecké informační příručce AIP jsou letiště rozdělena podle provozu do dvou kategorií, a to na IFR a VFR letiště. Pro účely této diplomové práce jsou jednoznačně důležitější letiště pro IFR provoz, dále se tedy letištím pro provoz VFR letů nebudu v této práci zabývat. V části AD 2 je uveden jmenný seznam těchto IFR letišť a po kliknutí na dané letiště se nám otevře soubor s detailními informacemi. V této sekci jsou uvedena následující letiště:

<b>Název letiště</b>	<b>ICAO kód</b>	<b>www stránky</b>
<i>Letiště Brno</i>	<i>LKTB</i>	<i><a href="http://www.airport-brno.cz/">http://www.airport-brno.cz/</a></i>
<i>Letiště Karlovy Vary</i>	<i>LKKV</i>	<i><a href="http://www.airport-k-vary.cz/cs/">http://www.airport-k-vary.cz/cs/</a></i>
<i>Letiště Kbely</i>	<i>LKKB</i>	<i><a href="http://www.zdl.army.cz/">http://www.zdl.army.cz/</a></i>
<i>Letiště Kunovice</i>	<i>LKKU</i>	<i><a href="http://www.lkku.cz/">http://www.lkku.cz/</a></i>
<i>Letiště Ostrava</i>	<i>LKMT</i>	<i><a href="http://www.airport-ostrava.cz/cz/">http://www.airport-ostrava.cz/cz/</a></i>
<i>Letiště Pardubice</i>	<i>LKPD</i>	<i><a href="http://www.airport-pardubice.cz/">http://www.airport-pardubice.cz/</a></i>
<i>Letiště Praha</i>	<i>LKPR</i>	<i><a href="http://www.prg.aero/cs/">http://www.prg.aero/cs/</a></i>
<i>Letiště Vodochody</i>	<i>LKVO</i>	<i><a href="http://www.vodochodyairport.cz">http://www.vodochodyairport.cz</a></i>

Z uvedeného výčtu mají významný vliv na letecký provoz v České republice pouze tyto následující: LKTB, LKMT, LKKV, LKPR a LKPD. Z tohoto důvodu jsem se při analýze také na tato letiště zaměřil. Co se týče provozu nízkonákladových aerolinek, tak tyto operují pouze ze dvou letišť, a to z pražského a brněnského. Proto se v další části diplomové práce zaměřím pouze na tato dvě letiště. V závěru je také uvedeno srovnání těchto dvou letišť s letišti podobného charakteru, tedy srovnání letiště Praha s letištěm ve Varšavě a srovnání brněnského letiště s letištěm bratislavským. [14]

## 8.1 Letiště Karlovy Vary

Letiště Karlovy Vary (dále jen KV) má statut civilního, veřejného, mezinárodního letiště a jeho vlastníkem je od roku 2004 Karlovarský kraj, provozovatelem pak Letiště Karlovy Vary s.r.o. Letiště KV je čtvrtým největším letištem v ČR za Prahou, Brnem a Ostravou. Letiště se nachází asi 4,5 km jihovýchodně od centra města, přičemž spojení s městem je pravidelně zajišťováno MHD. Letiště je určeno jako pro IFR, tak VFR provoz.

### Historie letiště

Letiště KV bylo uvedeno do provozu již v roce 1929, kdy byla na ploše o výměře 40ha vybudována první nezpevněná vzletová a přistávací dráha. 15. května 1931 bylo zahájeno první pravidelné letecké spojení mezi Prahou a Mariánskými Lázněmi. V roce 1952 byla dokončena výstavba zpevněné RWY v délce 2150 m včetně pojezdové dráhy. Letiště se v následujících letech slibně rozvíjelo, kdy zajišťovalo spojení zejména s moravskými a slovenskými městy. Období největšího rozmachu může být připisováno období do roku 1978, kdy z letiště denně létalo 6 pravidelných linek a ročně bylo přepraveno na 50 000 cestujících. Po tomto období však přišlo období úpadku, kdy zejména díky státním opatřením k úspoře pohonných hmot a nárůstu cen letenek klesl provoz až o 74%, později došlo k zastavení provozu úplně. Nicméně zejména díky snaze místních leteckých nadšenců se podařilo postupně letiště a jeho provoz zase do určité míry obnovit a například v minulém roce prošlo branami tohoto letiště téměř 100 tisíc cestujících. [34, 40]

Obr. č. 8.2 Dobový snímek letiště v Karlových Varech



Zdroj: [www.airport-k-vary.cz](http://www.airport-k-vary.cz) (17. 3. 2012)

### **Nová odbavovací hala**

Jelikož původní odbavovací hala již nevyhovovala stupňujícím se požadavkům vyplývajících ze standardů mezinárodní letecké dopravy, byla v únoru 2008 zahájena výstavba haly nové. Jejím architektem byl Ing. arch. Petr Parolek Ph.D., který se svým návrhem snažil vyzdvihnout určení odbavovací haly právě pro potřeby letecké dopravy. Hala byla předána do užívání veřejnosti v dubnu 2009. Současná kapacita haly je 250 odlétajících cestujících s tím, že z letiště je možné současně odbavit až 4 letadla kategorie C (letadla pro krátké a střední tratě typu B737 a A320). Na následující koláži jsou uvedeny záběry z průběhu výstavby nové haly.

Obr. č. 8.3 Průběh výstavby nové haly



Zdroj: [www.airport-k-vary.cz](http://www.airport-k-vary.cz) (17. 3. 2012)

V příloze F je uveden detailní plánec nově postavené haly spolu s popisem jednotlivých částí.

### **Provozní plochy**

Letiště disponuje jednou zpevněnou asfalto-betonovou vzletovou a přistávací dráhou 11/29, která je ve směru 29 vybavena zařízením ILS CAT 1 a světelnou zábleskovou přibližovací řadou PALS o délce 900m. Kromě této hlavní dráhy letiště disponuje také vedlejší, travnatou dráhou o délce 1000m a šířce 30m. Únosnost hlavní dráhy je 54 PCN, vedlejší pak 5600 kg. Ve směru 29 má dráha také předpolí, konkrétně o délce 140m, v opačném směru pak o délce 200m. Na následujícím obrázku je uvedeno schéma celého letiště včetně systému provozních ploch. [14]

[illegible]

## Dostupné služby

Na letišti je dostupný jak letecký petrolej JET A1, tak také letecký benzín AVGAS 100L. Letiště disponuje požární kategorií CAT4 stabilně, nicméně v době provozu pravidelných a charterových linek je tato kategorie zvýšena až na CAT7. Veškerý handling je zajišťován samotným letištěm. [14]

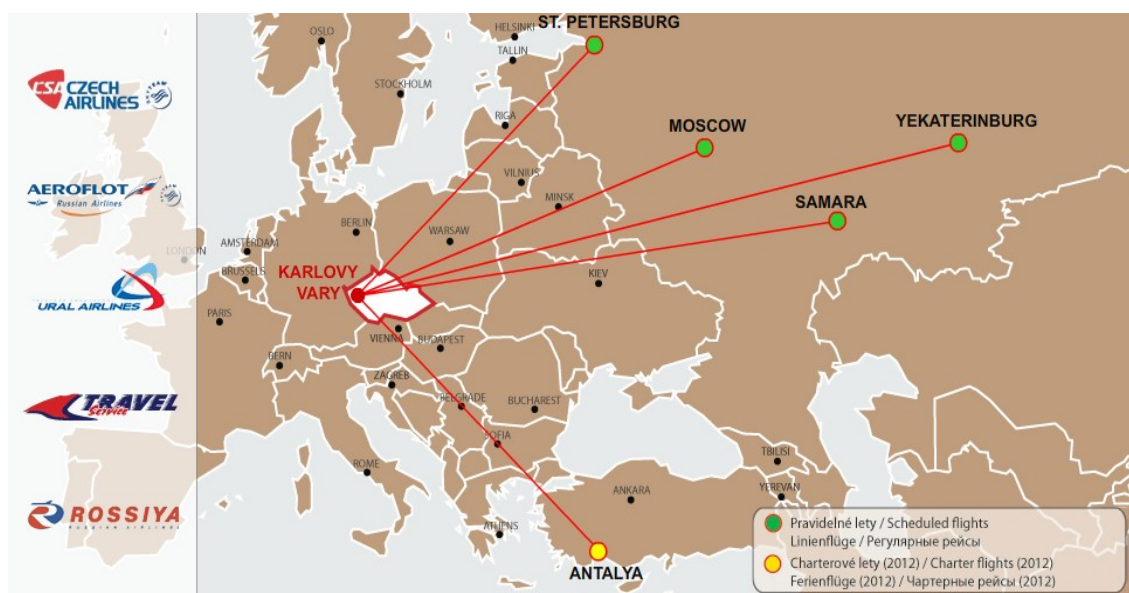


## Letecké společnosti (2011)

V roce 2011 z karlovarského letiště operovaly následující společnosti [34]:

<b>České aerolinie</b>	<i>Moskva (SVO)</i>	43 442
	<i>Petrohrad (LED)</i>	11 685
	<i>Samara (KUF)</i>	680
<b>Aeroflot</b>	<i>Moskva (SVO)</i>	20 574
<b>Ural Airlines</b>	<i>Jekatěrinburg (SVX)</i>	7312
<b>Czech Connect Airlines</b>	<i>Jekatěrinburg (SVX)</i>	5885
	<i>Rostov na Donu (ROV)</i>	515
<b>Rossyia</b>	<i>Petrohrad (LED)</i>	1871
<b>Travel Service</b>	<i>Antalya (AYT)</i>	1304
<b>Aerosvit Airlines</b>	<i>Kiev (KBP)</i>	616
<b>Azerbaiyan Airlines</b>	<i>Baku (GYD)</i>	92

Obr. č. 8.1 Mapa leteckých spojení v roce 2011



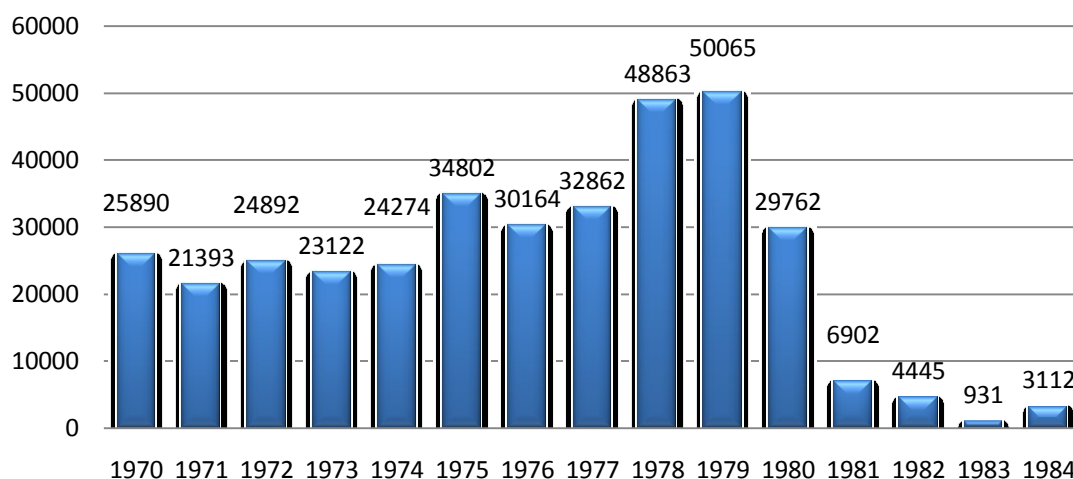
Zdroj: [www.airport-k-vary.cz](http://www.airport-k-vary.cz) (17. 3. 2012)



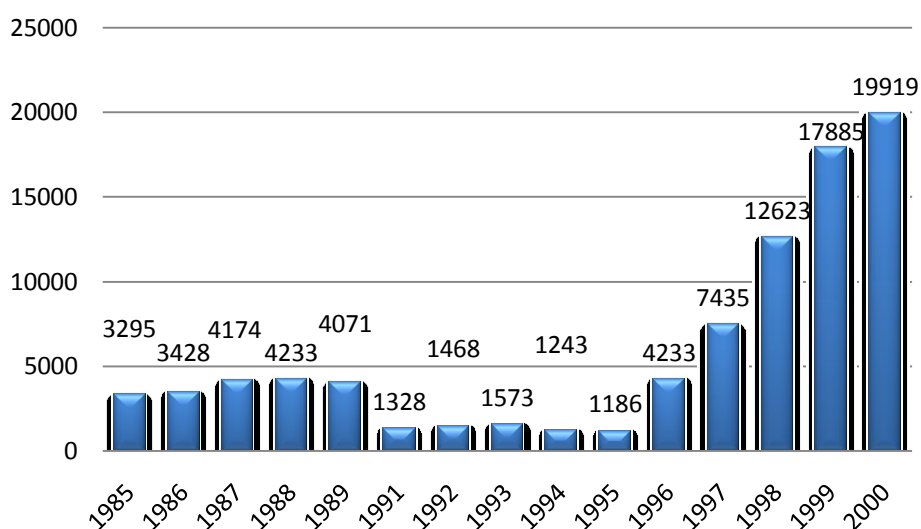
## Provozní statistiky

Co se týče počtu přepravených cestujících, tak ten v roce 2011 dosáhl historického rekordu, kdy letištěm prošlo téměř 100 tisíc cestujících. Toto číslo nebylo ještě v samotné historii letiště nikdy překonáno. V následujícím grafu jsou uvedeny počty cestujících, kteří v jednotlivých letech prošli branami letiště. Po roce 1980 je vidět znatelný úbytek cestujících, který byl způsoben zejména tehdejší ropnou krizí a obecným poklesem zájmu o leteckou dopravu. Ještě spoustu dalších let se letiště z této krize vzpamatovalo. [34, 49]

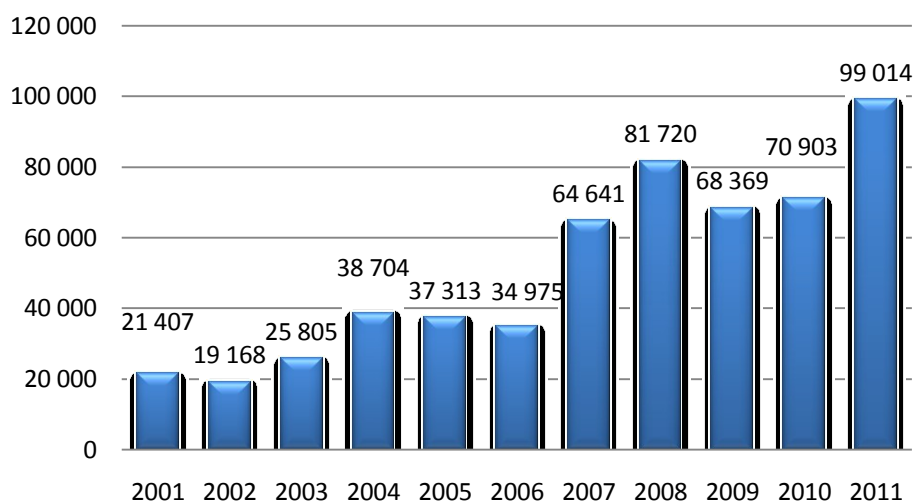
Graf č. 8.2 Počty přepravených cestujících v letech 1970 - 1984



Graf č. 8.3 Počty přepravených cestujících v letech 1985 - 2000



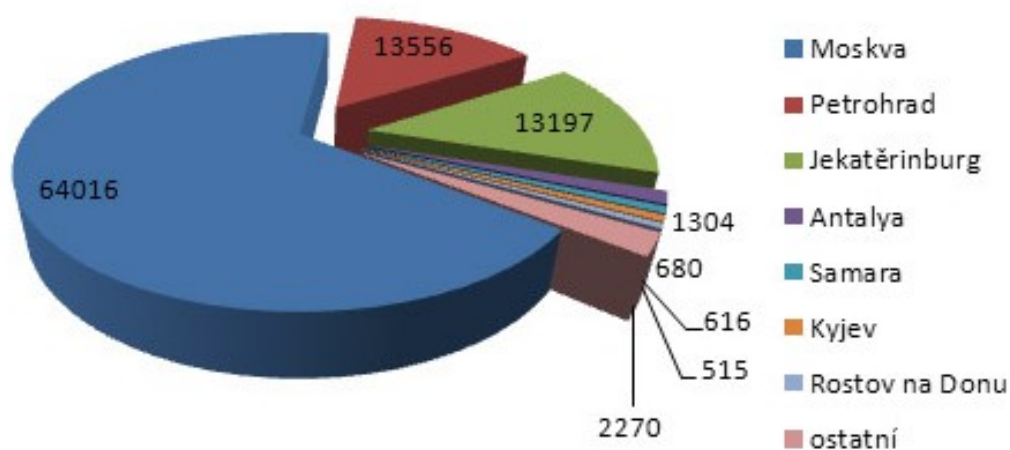
Graf. č. 8.4 Počty přepravených cestujících v letech 2001 - 2011



Zdroje: [www.airport-k-vary.cz](http://www.airport-k-vary.cz), [www.lkkv.info](http://www.lkkv.info) (18. 3. 2012)

Při detailnějším pohledu na přehled jednotlivých destinací zjistíme, že první místo zaujímá Moskva (SVO), do které jsou lety operovány jak společností České aerolinie, tak také ruským Aeroflotem. Následující koláčový graf ukazuje počty cestujících do jednotlivých destinací za rok 2011.

Graf č. 8.5 Přehled oblíbenosti jednotlivých destinací za rok 2011



Zdroj: [www.airport-k-vary.cz](http://www.airport-k-vary.cz), (17. 3. 2012)

Z výše uvedeného je zřejmé, že na karlovarském letišti jednoznačně dominuje pravidelný provoz. Všechny linky směřují do Ruska, což je dáno zejména místní početnou ruskou komunitou. V loňském roce byla z Karlových Varů operována pouze jedna charterová linka, a to do turecké Antalye společností Travel Service. Na základě dostupných dat byla linka v průměru vytižena na 75%.

Významnou měrou do statistik také zasáhl krach letecké společnosti Czech Connect Airlines, která v roce 2011 zajišťovala letecké spojení s Jekatěringurgem a Rostovem nad Donem. Nicméně dopad na letiště by neměl být velký, jelikož i nadále zůstává přímé letecké spojení do Jekatěrinburgu zajišťované společností Ural Airlines. K 13. 6. 2011 ukončila také společnost Aerosvit pravidelné letecké spojení s Kyjevem díky technickým problémům způsobeným snížením počtu letadel ve flotile společnosti. [34, 49]

Detailnější přehled provozních statistik za poslední roky je uveden v příloze G.

## **8.2 Letiště Pardubice**

Letiště Pardubice (ICAO kód LKPD, IATA kód PED) má statut mezinárodního veřejného letiště se smíšeným civilním a vojenským provozem, nacházející se asi 4km od centra Pardubic. Vlastníkem letiště je město Pardubice, přičemž provozovatelem civilní části je společnost East Bohemian Airport a.s. (dále jen EBA) a provozovatelem vojenské části pak Správa letiště Pardubice.

### **Historie**

Samotná historie letiště sahá až do roku 1910, kdy se na místě dnešního letiště pokoušeli o své první nesmělé pokusy Ing. Jan Kašpar a jeho bratranec Evžen Čihák. Oba dva se nesmazatelně zapsali do historie československého letectví jako průkopníci a bylo to přesně 13. 5. 1911, kdy podnikli svůj známý let na trase z Pardubic do Prahy dlouhé více než 120km. Letiště se také pyšní dalším prvenstvím, a to tím, že zde byl v roce 1911 založen první aeroklub nesoucí název Aviatické družstvo Pardubice.

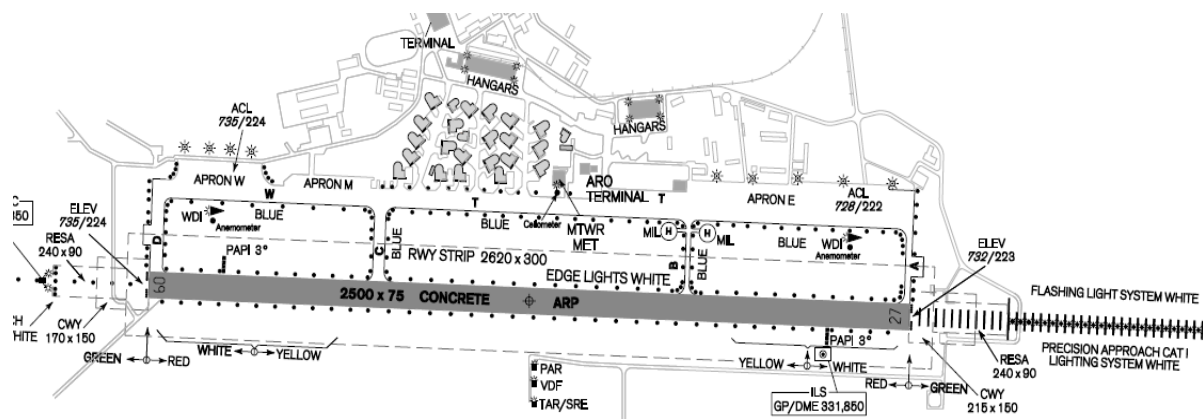
Během druhé světové války bylo letiště využíváno německou armádou pro účely tréninku svých pilotů. Po roce 1950 se na letišti vyskytoval pouze vojenský provoz.

V roce 1993 byla založena společnost EBA a o dva roky později získalo letiště statut mezinárodního civilního letiště. Do roku 1995 bylo nutno žádat Ministerstvo obrany o povolení daného letu. Od listopadu 1996 získalo letiště oprávnění přijímat i provoz IFR, čímž se letišti dostalo možnosti začít se svým rozvojem. Samotný rozvoj letiště nebyl a není jednoduchý. Faktorů je několik, a to zejména místní vojenský provoz a relativně nedávné prohlášení letištěm civilním. Z tohoto důvodu na letišti nebyla vybudována patřičná infrastruktura (zejména zázemí pro cestující) a samotné vybavení letiště nebylo připraveno přijímat letadla i za zhoršených povětrnostních podmínek. Dalším faktorem je také relativní blízkost pražského letiště, které je s oblibou využíváno místními obyvateli. I přes tyto překážky prochází letiště postupnou modernizací a toto je patrné i na narůstajícím počtu cestujících, kteří každým rokem volí pardubické letiště jako letiště odletu na svou dovolenou. [36]

### Dráhový systém

Letiště je vybaveno vzletovou a přistávací dráhou 09/27o celkové délce 2500m a šířce 75m. Parametry této dráhy jasně ukazují na vojenskou historii letiště. Dráha 27 je vybavena systémem ILS CAT1, dále pak světelnou zábleskovou přibližovací řadou o délce 794m, která je atypicky tvořena příčkami s rozestupem 30m (viz obrázek níže). [14]

Obr. č. 8.2 Mapa letiště v Pardubicích



Zdroj: [www.lis.rlp.cz](http://www.lis.rlp.cz) , AIP (18. 3. 2012)

## Provoz na letišti

Veškeré odbavení letadel, a to jak civilních, tak také nákladních je realizováno společností EBA. Letiště se může pyšnit jak pravidelným, tak také charterovým provozem. Nemałym podílem přispívá také stále se rozrůstající segment nákladní letecké dopravy, kdy jsou na letišti stále častěji k vidění letouny typu AN124 či IL-76.

Pokud jde o pravidelný provoz, tak zejména díky zájmu ruských turistů, jsou z/do Pardubic v současném letovém řádu operovány dva lety do Moskvy. Jedná se konkrétně o let společnosti Transaero, která operuje lety do Domodědova letouny typu B737. Druhou společností je Kuban Airlines, které létají na Vnukovo a využívají k tomu letoun typu A319. [36]

Obr. č. 8.3 Letoun B737-300 společnosti Transaero



Zdroj: [www.airliners.net](http://www.airliners.net) (18. 3. 2012)

Lídrem na poli charterových přeprav je v nadcházející letní sezóně Travel Service, který na základě zveřejněného letového řádu bude z Pardubic létat hned do několika destinací, konkrétně Antalya, Rhodos, Palma de Mallorca a Burgas. Při letech do Burgasu mu bude konkurovat bulharský Bulgarian Air Charter letouny typu MD82/83.

Detailnější provozní statistiky pardubického letiště jsou uvedeny v příloze H.

### 8.3 Letiště Ostrava – Mošnov

Letiště Ostrava – Mošnov (ICAO kód LKMT, IATA kód OSR) je veřejné civilní mezinárodní letiště regionálního významu situované asi 20km jihozápadně od centra města Ostravy. Vlastníkem letiště je od roku 2004 Moravskoslezský kraj, provozovatelem pak akciová společnost Letiště Ostrava.

Obr. č. 8.4 Spádová oblast ostravského letiště



Zdroj: [www.airport-ostrava.cz](http://www.airport-ostrava.cz), 10. 4. 2012

#### Historie

První zmínky týkající se civilního letectví v tomto regionu sahají až do prvního desetiletí dvacátého století. Leteckými průkopníky byli v této oblasti bratři Žůrovcové, Josef a Vilém. Ti se zasloužili o rozvoj do té doby zcela neznámého odvětví. Jejich aktivity významně narušil až příchod první světové války, kdy po jejím skončení pokračovali tito průkopníci ve své činnosti s letadlem z armádních přebytků. Nicméně po nedlouhé době museli z finančních důvodů svou činnost ukončit. Prvním významným letištěm na území tehdejší Ostravy bylo letiště v Hrabůvce. S výstavbou se začalo na jaře roku 1936 a svému účelu sloužilo až do otevření letiště v Mošnově v roce 1959. Největším problémem tohoto letiště byla blízkost zástavby a neustále se zvyšující provoz.



První letadlo přistálo na novém letišti v Mošnově 26. 10. 1959. Byl to konkrétně letoun TU – 104A Československých aerolinií. Letiště bylo již od začátku určeno zejména pro vojenský provoz.

Vojsko se zde vyskytovalo až do roku 1993, kdy se letiště stalo čistě civilním. Během existence letiště se vystřídala také řada vlastníků, od Československých aerolinií, přes Českou správu letišť až po Moravskoslezský kraj, do jehož vlastnictví přešlo letiště v roce 2004. [31]

Obr. č. 8.5 Letoun TU-104A Československých aerolinií



Zdroj: [www.flickr.com](http://www.flickr.com) (18. 3. 2012)

V roce 2006 bylo letiště vybaveno novým odbavovacím terminálem s kapacitou až 500 cest. / hod. V současnosti je letiště v Ostravě moderním vzdušným přístavem, poskytujícím cestujícím komfort při zajištění maximální bezpečnosti všech prováděných činností.

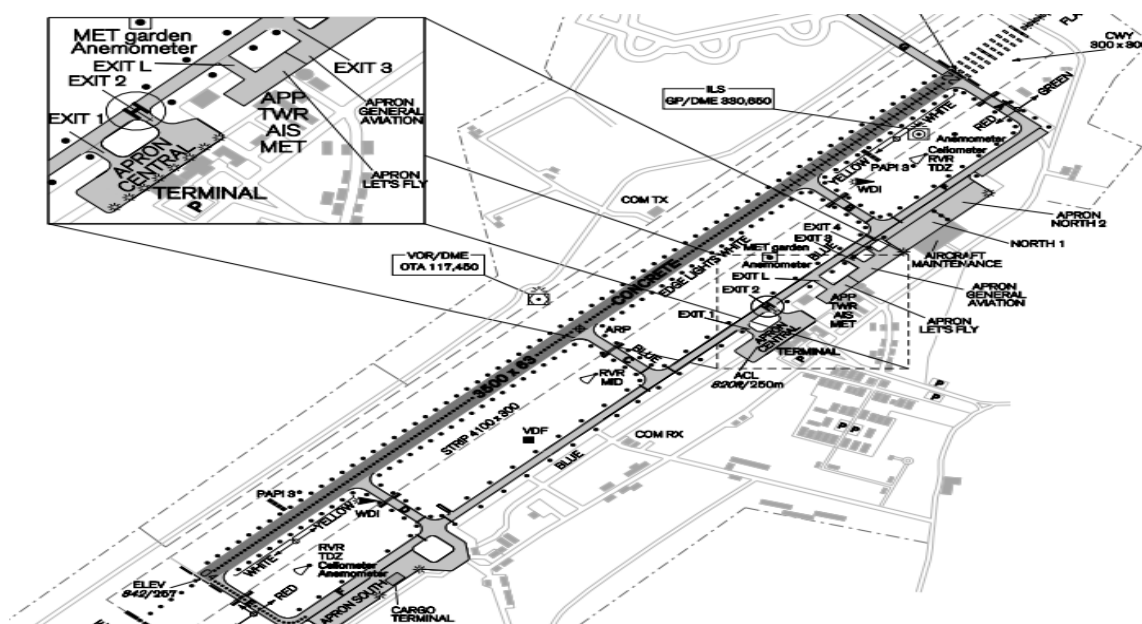
### **Charakteristika letiště (provozní plochy, radionavigační zařízení, ...)**

Letiště v Ostravě je mezinárodním letištem určeným pro provoz jak VFR, tak IFR letounů, a to i širokotrupých, jako například B 747. Díky své vojenské historii je letiště vybaveno vzletovou a přistávací dráhou v celkové délce 3500 m a šířce 63 metrů.

Díky tomu je hned za pražským letištěm druhým největším letištěm co se týče délky RWY. Celý pás RWY pak dosahuje délky 4100 m a šířky 300 m, která odpovídá šířce předpolí. Letiště disponuje třemi hlavními odbavovacími plochami, a to konkrétně odbavovací plocha sever, jih a centrální plocha, která zabezpečuje odbavení většiny komerčních letů.

Centrální odbavovací plocha byla v nedávné době rozšířena a v současné době poskytuje kapacitu až 7 letadel při stání tzv. typu „nose-in“. [13]

Obr. č. 8.6 Půdorysná mapa ostravského letiště



Zdroj: [www.lis.rlp.cz](http://www.lis.rlp.cz), AIP (22. 3. 2012)

Letiště je vybaveno standardními radionavigačními přístroji, jako je VOR, DME, NDB, ILS a je tak schopno umožnit přistání letadlům i za zhoršených povětrnostních podmínek (ICAO CAT 2). Dráha 22 disponuje PALS (délka 900m) se zábleskovou řadou a dráha 04 pak SALS v délce 450m s jednou příčkou ve 300m. Letiště disponuje pouze jedním terminálem s kapacitou až 500 PAX/h. Tento terminál byl dokončen v prosinci roku 2006 (viz obr. níže). [30]



Obr. č. 8.7 Terminál ostravského letiště



Zdroj: [www.airport-ostrava.cz](http://www.airport-ostrava.cz) (20. 3. 2012)

V areálu letiště se také nachází CARGO terminál společnosti ACO, a to na jižní odbavovací ploše. Tento terminál byl původně využíván společností DHL, nicméně ta se již přemístila do nové multimodální haly. V současnosti je společnost ACO v úpadku a letiště se snaží odprodat pohledávku, která mu vůči této společnosti vznikla. Nový projekt multimodální haly by měl zvýšit atraktivitu letiště a vytvořit další desítky pracovních míst.

Investorem této stavby je HB REAVIS. V současnosti je již jeden terminál na letišti postaven, v následujícím roce začne výstavba druhé haly, která bude mít návaznost na plánované železniční napojení letiště.

Samotné železniční napojení letiště již získává konkrétní podobu, nicméně stále budí rozpaky a z úst kritiků zní především slova o zbytečnosti výstavby vzhledem ke každoročnímu klesajícímu provozu ostravského letiště. Co se týče samotného projektu, tak ten má stát více než 1,6 miliardy Kč, přičemž 900 miliónů bude financovat Moravskoslezský kraj a zbylých 700 miliónů pak stát prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty. Zastánci projektu však namítají, že 85% z této ceny, tedy cca 1,36 miliardy bude financováno z fondů EU. Pokud tento projekt zahájen nebude, nebude také možno tyto finance z EU získat, jelikož jsou vázány přesně na projekt takového charakteru. Na obrázku níže je uveden plánec polohy jednotlivých plánovaných hal. Samotné Air cargo area již stojí, nicméně jediným nájemcem s asi 1/3 užitných ploch je společnost DHL.

Obr. č. 8.8 Plánek multimodálního komplexu



Zdroj: [www.hbreavis.com](http://www.hbreavis.com), 10. 4. 2012

Železniční napojení letiště bude dlouhé 3km a konečný terminál bude v těsné blízkosti současného odletového terminálu (viz obr. níže). Napojení na hlavní železniční trať ve směru Ostrava – Olomouc bude v Sedlnicích, vesnici nedaleko od Studénky. (viz obrázek níže). [17]

Obr. č. 8.9 Návrh železničního terminálu spolu s polohou železniční přípojky



Zdroj: [www.ceskatelevize.cz](http://www.ceskatelevize.cz) (10. 4. 2012)

## Cargo

Nákladní doprava se v souvislosti s mošnovským letištěm skloňuje čím dál více. V současnosti je vzhledem ke své poloze uvnitř Moravskoslezského kraje, jehož dominantou je zejména hutnictví a strojírenství, letiště pro účely přepravy pro společnosti podnikající v těchto oborech stále důležitější. Letecké cargo se dá rozdělit na dvě základní skupiny, klasický náklad a leteckou poštu.

Letecká pošta měla na ostravském letišti dlouhou tradici. Od roku 1994, kdy byla tato linka zavedena pro potřeby České Pošty, létala bez přestávky až do roku 2010. Důvodem pro skončení této linky bylo dokončení ostravské části dálnice D1 a z tohoto důvodu již bylo nerentabilní udržovat za takových podmínek tuto linku v provozu. Co se týče klasického carga, tak nejčastější komoditou zasílanou z letiště jsou součásti automobilů nošovické automobilky Hyundai. Méně častou záležitostí jsou pak také ad hoc lety například pro Vítkovické železárny, které pro své potřeby využívají i velkokapacitní letouny typu AN124.

Nejdůležitějším cargo přepravcem je však společnost DHL. Společnost začala operovat tyto lety už v roce 2005, kdy využívala na trasu Ostrava – Praha turbovrtulový letoun L410. V tomto roce se průměrná váha nákladu pohybovala kolem 1 tuny. Již v následujícím roce došlo ke změně cílové destinace a lety byly přesměrovány do jedné ze tří celosvětových bází DHL, a to konkrétně Lipska. V roce 2007 došlo vlivem zvyšující se poptávky po letecké přepravě nákladu ke změně typu na dané lince. Letoun L410 byl vystřídán letounem SAAB 340 s kapacitou 1.7 tuny. V současnosti jsou ovšem tyto lety operovány letouny AN26 s kapacitou 5,5 tuny, ve kterých je náklad uložen ve 4 kontejnerech, namísto volně ložených zásilek jako u předchozích typů (viz obr). [15]

Obr. č. 8.10 Nakládka letounu AN26



Zdroj: [www.airport-ostrava.cz](http://www.airport-ostrava.cz), 10. 4. 2012

Severní odbavovací plocha sousedí s hangárem firmy JOB AIR Technic a přidruženou lakovnou, ve které se provádějí servisní a lakovací práce na různých typech letounů. Lakovna je provozována irskou společností Eirtech Aviation. Společnost má kromě Ostravy podobné lakovny také v Shannonu a Dublinu v Irsku.

### **Charakteristika provozu ostravského letiště**

Ostravské letiště v současné době nabízí jak celosezónní, tak také sezónní pravidelné linky do různých destinací. Co se týče pravidelných linek, tak v současném letovém řádu je Ostrava pravidelně spojena pouze s Prahou. Pravidelné letecké spojení s Vídní bylo po 7 letech ukončeno zejména díky neutěšené finanční situaci místního dopravce Central Connect Airlines (dále jen CCA). Spojení s Prahou je realizováno 2x denně, přičemž ranní odlet v 5:20 operuje se svým letadlem SAAB 340 společnost CCA a odpolední rotaci již operuje společnost ČSA s turbovrtulovým letounem ATR42. Večerní přilet je pak operován společností CCA, která se vrací po celodenním operování letů z Prahy v rámci code-share spolupráce s ČSA. Během minulých let zde byly snahy vedení letiště zavést pravidelná letecká spojení i do dalších destinací, nicméně pokaždé tato snažení za určitou dobu zkrachovala. Jednalo se o spojení s Moskvou, konkrétně pak s letištěm Domodědovo, přičemž lety byly operovány ruskou společností Polet Airlines. Po relativně krátké době byl tento let zrušen. Další snahou o oživení provozu bylo spojení operované společností CCA do německého Mnichova, nicméně i toto se u cestujících nesetkalo s větším zájmem.

Na letišti v Ostravě nicméně dominují linky nepravidelné. V minulosti byly tyto lety operovány řadou leteckých společností, jmenujme z nich například Karthago Airlines, Nouvel Air, Bulgaria Air Charter a mnoho dalších, v současnosti se vlivem vysoce konkurenčního prostředí a zpřísnění kontroly zejména afrických dopravců tato skupina aerolinek zredukovala pouze na dvě, a to Travel Service a společnost Holidays Czech Airlines. Je to zejména Travel Service, který jednoznačně dominuje na ostravském letišti. Mezi nejoblíbenější destinace se již klasicky řadí Řecko, dále pak Tunis, Egypt atd. [31]



## Letiště Ostrava versus nízkonákladové aerolinky

Ostravské letiště se dlouhodobě potýká s úbytkem cestujících a upadá ve světle svých nejbližších konkurentů, letišti v Katowicích a v Brně. Je zřejmé, že letiště jednoznačně zaspalo svou příležitost, kdy po vstupu ČR spolu s dalšími zeměmi východní Evropy došlo k otevření trhu v celé Evropě. Byl to rok 2004, kdy si v Katowicích vytvořil bázi dopravce Wizzair, který do velké míry může za následný rozvoj. Od té doby se v různých médiích objevila řada zpráv, které poukazovaly na otevření nových destinací, nicméně žádná z nich se nikdy nezrealizovala. Tato situace je tedy zejména dána blízkostí obou konkurenčních letišť, tak také požadavky jednotlivých dopravců, kdy někteří dopravci požadují vypracování určité studie renomovanou firmou, která poskytne analytická data o možnosti využitelnosti daného letiště. (příklad dotazníkového formuláře společnosti WizzAir, díky kterému získá společnost prvotní data o letišti a regionu, je uveden v příloze I). Tyto služby jsou zpoplatněny vysokou částkou. Existují pak společnosti, zejména Ryanair, které požadují maximální slevy všech poplatků a velice často také dotace, které poskytne např. místní kraj na podporu otevření nových linek. Problémem pak je, zda dopravce, po ukončení dotace, danou linku neukončí.

Letiště jako takové může nabídnout řadu tzv. incentív, kterými se snaží zatraktivnit dané letiště v očích potencionálních dopravců. Incentivní program letiště Ostrava pro zahájení pravidelných linek má následující podobu [31]:

Tab. č. 8.1 Incentivní program Letiště Ostrava, a.s.

Incentivní schéma A na období 5 let					
	1	2	3	4	5
<b>Přistávací poplatky</b>	95%	95%	75%	55%	45%
<b>Odletová taxa za 1 PAX</b>	95%	95%	75%	55%	45%
Incentivní schéma B na období 5 let					
<b>Přistávací poplatky</b>	80%	80%	80%	80%	80%
<b>Odletová taxa za 1 PAX</b>	80%	80%	80%	80%	80%

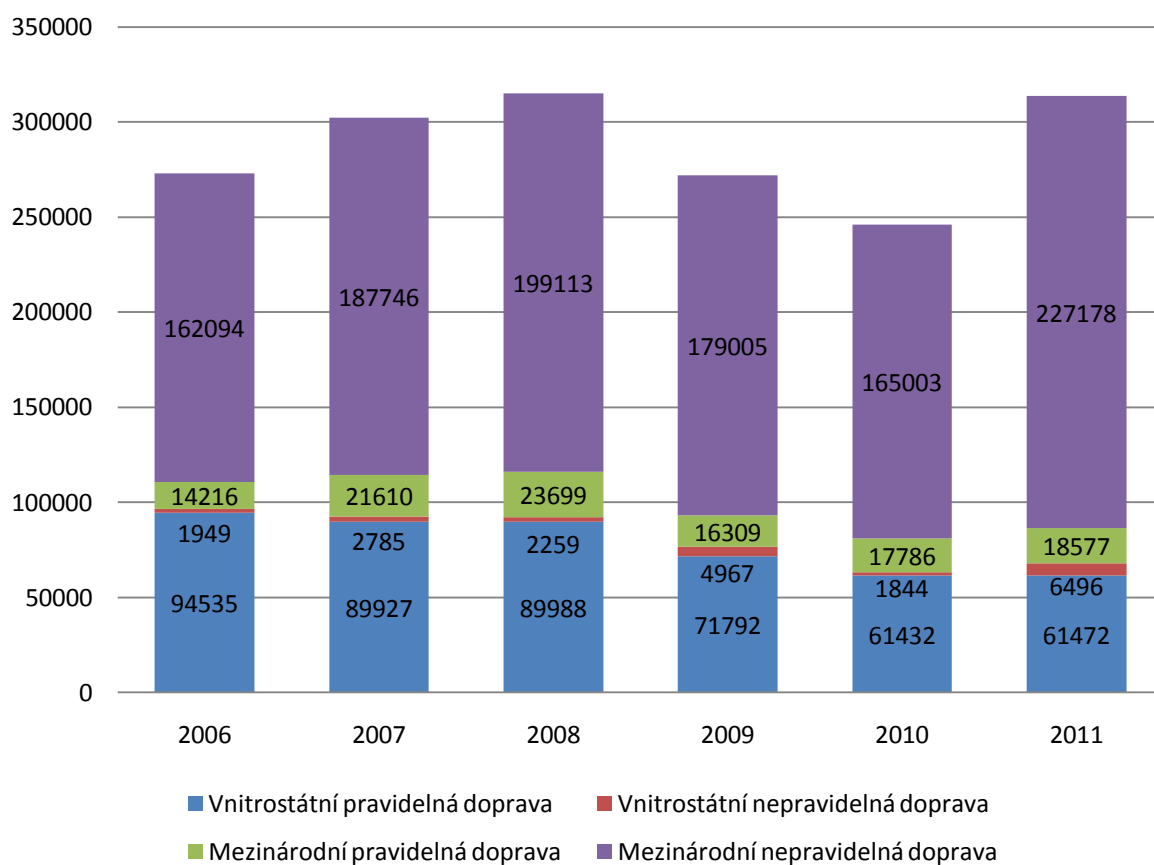
Zdroj: [www.airport-ostrava.cz](http://www.airport-ostrava.cz), 10. 4. 2012

Jak můžete vidět, tak v jednotlivých letech od zahájení provozu dochází až k 95% slevě z určitých poplatků. Stejně tak může dojít k výrazným slevám i pro parkování v případech, kdy by měl zájem daný dopravce svá letadla na letišti bázovat.

Ke změně došlo až v letošním letovém řádu, kdy společnost Smartwings, dceřinná společnost Travel Service, oznámila spuštění 13ti pravidelných linek. Nejvýznamnějším spojením je jistě spuštění linky do Paříže, konkrétně na letiště Charles de Gaulle, a to dvakrát týdně. Lety budou zajišťovány letadlem, které je běžně bázováno po dobu letní sezóny v Ostravě k pokrytí poptávky po charterových letech. Ostatní linky nebudou mít charakter klasické linky, nicméně pouze dojde k uvolnění části kapacity charterových letů tak, aby si mohli jednotliví cestující tuto kapacitu zakoupit. [15]

Na následujícím grafu je uvedena statistika provozní výkonů za dané roky. Detailní rozpis provozních charakteristik ostravského letiště je pak uveden v příloze I.

Graf č. 8.6 Provozní charakteristiky ostravského letiště

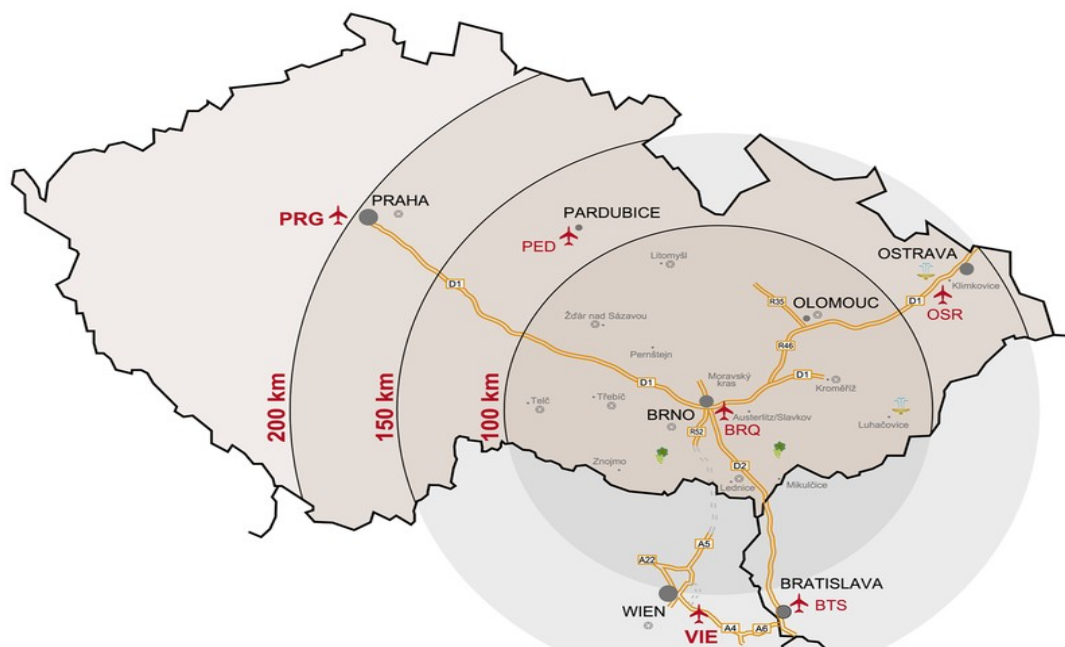


Zdroj: [www.airport-ostrava.cz](http://www.airport-ostrava.cz), interní data letiště [25. 4. 2012]

## 8.4 Letiště Brno – Tuřany

Letiště Brno – Tuřany (ICAO kód LKTB, IATA kód BRQ) je mezinárodním civilním veřejným letištěm, které se nachází cca 7,5km od centra jihomoravské metropole. Letiště je v současné době druhým největším leteckým přístavem po Praze, jelikož v roce 2011 prošlo jeho branami 557 494 cestujících. Brněnskému letišti budu věnovat větší pozornost, a to zejména z toho důvodu, že je jedním ze dvou letišť, které v České republice odbavují lety tzv. nízkonákladových dopravců. Letiště je schopno jak VFR, tak IFR provozu. Na mapě níže je uvedena poloha letiště a orientační vzdálenosti k nejbližším mezinárodním letišťům.

Obr. č. 8.11 Poloha letiště v Brně vzhledem k ostatním letišťům



Zdroj: [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz) (22. 3. 2012)

### Historie letiště

Samotná historie letiště se začala psát v roce 1954, kdy bylo letiště na dnešním místě otevřeno. V tehdejší době mělo letiště statut státního letiště s vojenským provozem. Až o čtyři roky později byl na letišti zahájen civilní provoz. Stejně jako i u ostravského letiště, i zde se do každodenního provozu letiště silně promítá přítomnost vojenských složek.

Asi historicky jedno z nejvytíženějších období bylo období mezi roky 1965 a 1970, kdy byly z letiště provozovány pravidelné linky do Košic, Sliače, Ostravy, Bratislavy, Prahy, Holešova a Karlových Varů. Toto bylo zejména dáno nekvalitním stavem pozemní infrastruktury.

V roce 1967 byla postavena nová odbavovací hala a vzletová a přistávací dráha byla prodloužena ze stávajících 2000m až na současných 2650m. V roce 1982 bylo letiště předáno armádě a veškerý civilní provoz na letišti prakticky ustal. Změna nastala až s příchodem revolučního roku 1989, kdy letiště získalo statut mezinárodního veřejného civilního letiště. O dva roky později byl na letišti ukončen veškerý vojenský provoz. Od té doby letiště stále více roste z pohledu provozu. Velkou měrou přispívají také pravidelné linky zejména nízkonákladových dopravců, kteří z Brna začali po roce 2005 létat. V roce 2006 byl otevřen nový, moderní terminál, který je již důstojnou branou do České republiky. Tento terminál byl také v následujícím roce vyhodnocen jako Stavba roku. [33, 40]

Obr. č. 8.12 Terminál brněnského letiště



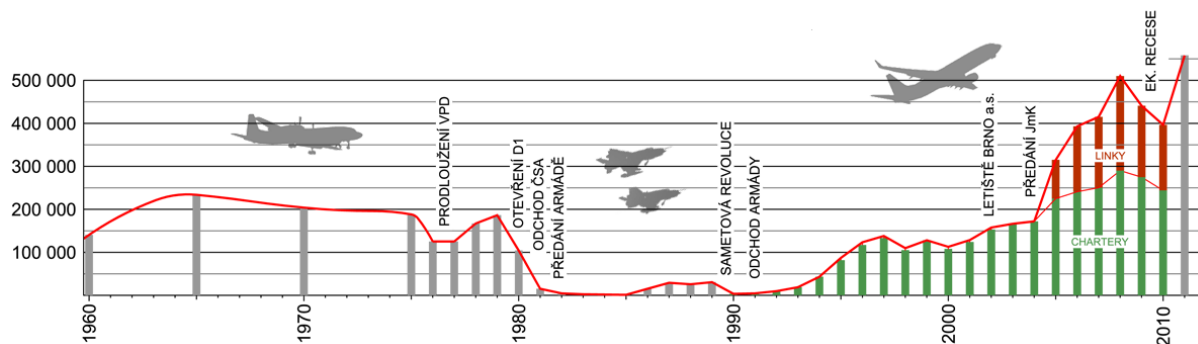
Zdroj: [www.airport-brno.cz](http://www.airport-brno.cz) (22. 3. 2012)

V roce 2002 vznikla společnost Letiště Brno a.s. jako provozovatel letiště, přičemž o dva roky později přešlo vlastnictví letiště pod Jihomoravský kraj. Letiště bylo také během let 2003 až 2008 pravidelně hostitelem mezinárodního leteckého dne CIAF.



Na následujícím obrázku je uvedena statistiky provoz na letišti od roku 1970 do současnosti i s popisy významných událostí, které velkou měrou počty cestujících ovlivnily. [34]

Obr. č. 8.13 Provozní statistiky letiště za období 1970 - 2010



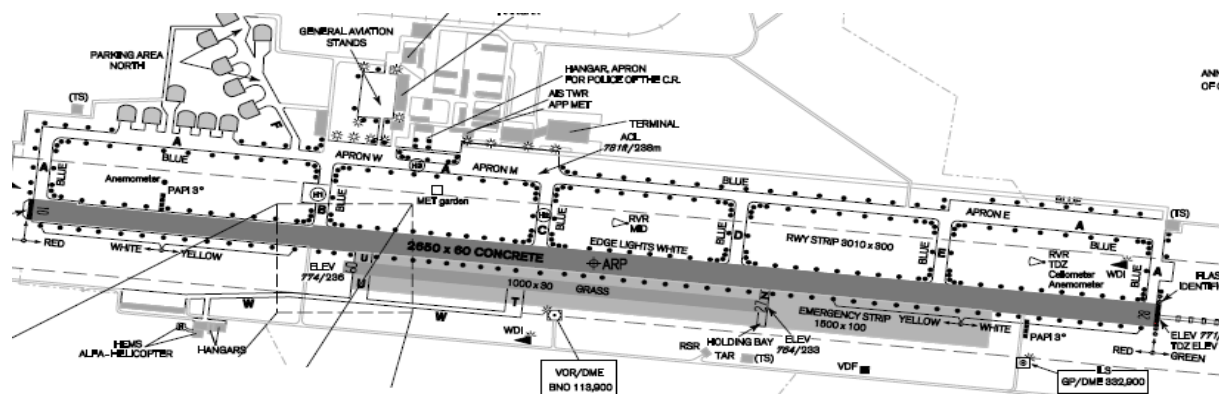
Zdroj: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Airport\\_Brno\\_pax\\_statistic.png](http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Airport_Brno_pax_statistic.png) (22. 3. 2012)

### Provozní plochy

Letiště disponuje jednou zpevněnou a jednou travnatou vzletovou a přistávací dráhou. Zpevněná dráha 10/28 je délky 2650m a šířky 60m, zatímco travnatá pouze délky 1000m a šířky 30m. Dráha 28 je vybavena systémem ILS CAT1 a světelnou přiblížovací soustavou PALS CAT1. Dráha 10 je vybavena pouze SALS o délce 420m s jednou příčkou ve vzdálenosti 300m. Kromě systému ILS letiště také disponuje radiomajákem VOR/DME a systémem TAR. Tento systém je použit pouze na brněnském letišti.

Na letišti jsou jedna hlavní centrální odbavovací plocha a dvě vedlejší, východní a západní. Hlavní plocha je v současné době schopna odbavit až 8 letadel kategorie C. Na schématu níže je uveden orientační plán letiště s veškerými významnými stavbami a zařízeními.[14]

Obr. č. 8.14 Schematický plán brněnského letiště

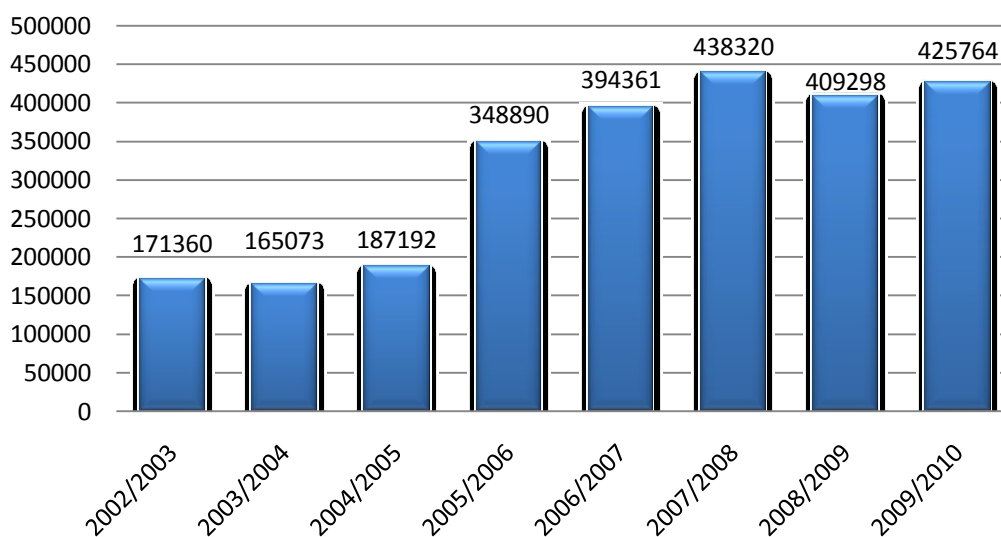


Zdroj: www.lis.rlp.cz, AIP (22. 3. 2012)

### Charakter provozu

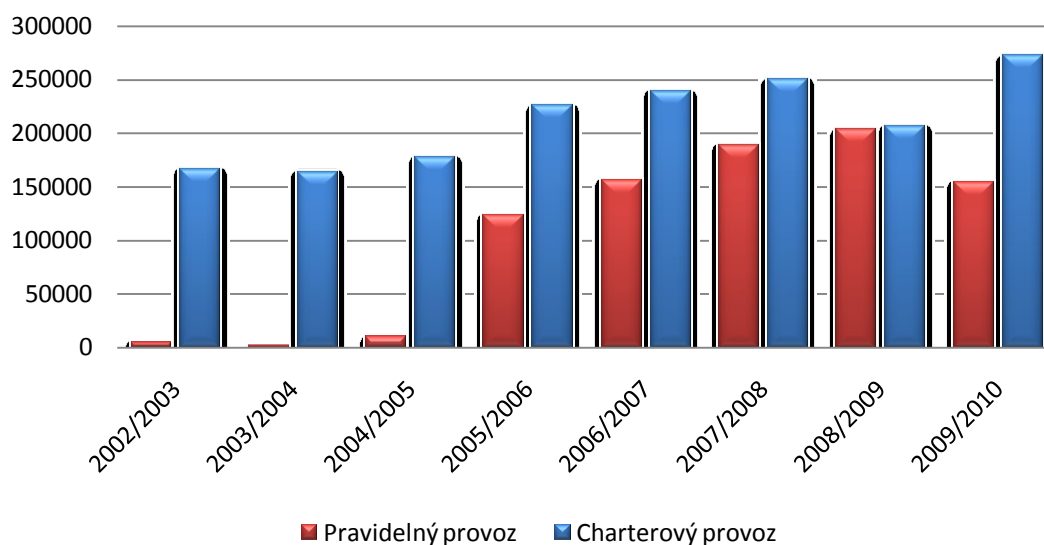
Letiště Brno odbavuje jak pravidelné, tak také charterové linky různých dopravců. Před rokem 2005 letišti jednoznačně dominoval charterový provoz. V roce 2005 spustil svou linku Ryanair, čímž zapříčinil stabilní růst počtu přepravených cestujících na pravidelných linkách. V následujících letech se k němu přidal také další nízkonákladový dopravce, WizzAir. V následujících dvou grafech jsou uvedeny statistiky celkového počtu cestujících v jednotlivých letech a také podíl pravidelné a charterové přepravy na tomto počtu. [33, 51]

Graf č. 8.6 Celkové počty přepravených cestujících v hospodářských rocích



Zdroj: výroční zprávy Letiště Brno a.s. [15]

Graf č. 8.7 Statistika pravidelných a charterových letů



Zdroj: výroční zprávy Letiště Brno a.s. [16]

### Pravidelné linky

V nadcházejícím letním letovém řádu (25. 3. – 27. 10.) je z Brna nabízeno hned několik destinací. Společnost Ryanair, kromě již svého zaběhnutého Londýna (letišťe Stansted), bude nabízet také spojení do Italského Milána (letišťe Bergamo).

Obr. č. 8.15 Mapa destinací společnosti Ryanair



Zdroj: [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) (22. 3. 2012)

Druhý největší rival na brněnském letišti, maďarská společnost WizzAir bude nabízet pravidelná spojení hned do tří destinací, a to do Londýna (letiště Luton), Říma (letiště Fiumicino) a Eindhovenu (viz mapa).

Obr. č. 8.16 Mapa destinací společnosti WizzAir



Zdroj: [www.wizzair.com](http://www.wizzair.com) (22. 3. 2012)

Posledním dopravcem, který bude nabízet své služby je ruský UTair, který spojí Brno s Moskvou (letiště Pulkovo). [33]

### Charterové linky

Co se týče charterových linek, tak brněnské letiště již tradičně nabídne lety do destinací v Řecku, Turecku, Tunisu, Egyptu, Španělsku atd. Rozsah destinací je více méně totožný s ostravským letištěm, jelikož většina destinací je nalétávána společně. Lety zajišťuje dvojice dopravců, Travel Service a Holidays Czech Airlines.

Obr. č. 8.17 Přehled charterových společností na letišti Brno

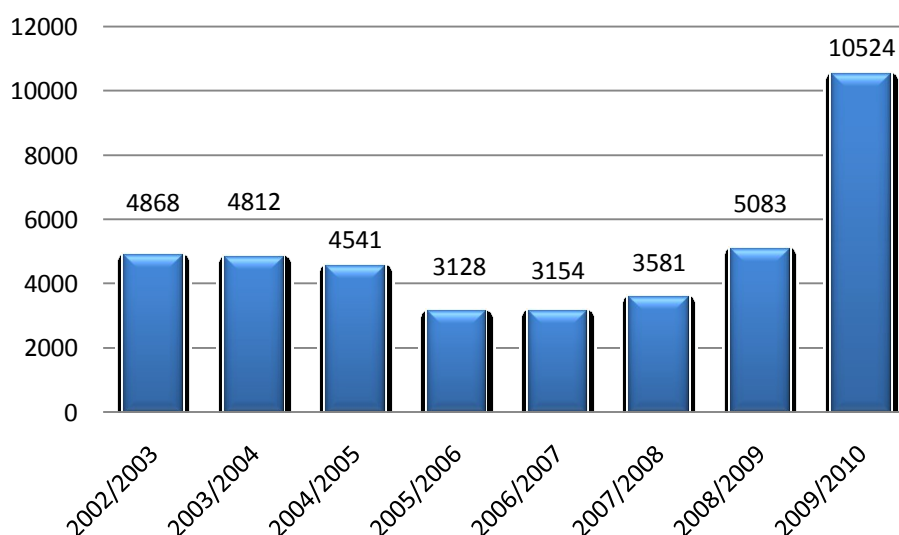


Zdroj: www stránky společností

### Cargo

Doprava zboží a pošty zaujímá relativně velký podíl celkových provozních výkonů. I přes toto je stále ve velké míře závislá na jednotlivých objednávkách a vykazuje minimální trend pravidelnosti. V březnu roku 2006 byla otevřena nová pravidelná nákladní linka společnosti TNT do Liege, jež je nalétávána letadly typu BAe146 5x týdně. Následující grafy ukazují celkové množství nákladu a pošty (tuny), které bylo odbaveno na brněnském letišti v jednotlivých hospodářských rocích. [33, 16]

Graf č. 8.7 Statistiky objemu nákladu v jednotlivých hospodářských rocích



Zdroj: výroční zprávy Letiště Brno a.s. (přístup přes [www.justice.cz](http://www.justice.cz), 22. 3. 2012)

Detailnější provozní statistiky jsou uvedeny v příloze J.

## 8.5 Letiště Praha – Ruzyně

Letiště Praha Ruzyně (ICAO kód LKPR, IATA kód PRG) je mezinárodní veřejné civilní letiště, které je situováno asi 10km od centra Prahy. V minulém roce prošlo branami letiště 11 788 629 cestujících, což je o více než 2% více než v předcházejícím roce. Letiště je, co se týče počtu cestujících, počtu pohybů i tun nákladu největším letištěm v ČR a je hlavním vstupním letištěm do ČR. V roce 2011 nabízelo spojení 52 aerolinek do více než 134 destinací, přičemž již klasicky největším dopravcem jsou České aerolinie. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Praha a.s. a vlastníkem pak Ministerstvo financí ČR. Letiště je strategicky umístěno nejen v ČR, ale také v rámci celé Evropy, kdy je možno většinu evropských měst dosáhnout během 2h letu. Na následujícím obrázku je uvedena poloha letiště vzhledem významným českým i zahraničním městům.

Obr. č. 8.18 Poloha Letiště Praha a.s.



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero) (26. 3. 2012)

Letiště Praha se nachází v nejhustěji osídlené aglomeraci v ČR. Pokud jde o spádové oblasti, tak v okruhu 60min se nachází cca 2,5mil obyvatel, v okruhu 90min je to už 4,3mil a v okruhu 120min až 8mil. [32]



## Historie letiště

Během 30. let minulého století se začalo uvažovat o stavbě nového letiště pro Prahu, jelikož stávající letiště ve Kbelích již kapacitně nestačilo. Se stavbou letiště na tzv. Ruzyňské pláni se započalo v roce 1933, a samotná stavba byla dokončena v roce 1937. Téhož roku, konkrétně 5. dubna na letišti přistálo první letadlo DC2 Československé letecké společnosti. V té době mělo letiště k dispozici 4 vzletové a přistávací travnaté pásy. Ty s postupem času a nástupem modernějších a těžších letadel nestačily, a proto již v roce 1937 byla dokončena první zpevněná RWY.

V následujících dvou letech procházelo letiště bouřlivým vývojem, který byl bohužel ukončen násilnou okupací Československa v roce 1939. Civilní provoz byl obnoven až v druhé polovině roku 1945. V roce 1957 prošlo letiště další významnou obnovou v souvislosti s nástupem proudových letounů. V letech 1960 – 1968 bylo letiště rozšířeno o oblast Sever (nynější oblast terminálů 1 a 2).

V roce 1963 letiště odbavilo poprvé 1 milión cestujících, v roce 2005 to bylo již 10 miliónů. V 60 letech byla započata stavba dnešní hlavní dráhy 06/24, přičemž v tehdejší době měla pouze 3115m a označení 07/25. Na současných 3715m byla prodloužena při rozsáhlé rekonstrukci v roce 1982. Terminál 1 byl dokončen v roce 1997 a o 11 let později došlo k slavnostnímu otevření také terminálu 2. [32, 40]

Obr. č. 8.19 Původní letištní budova z roku 1937 (dnes terminál 4)



Zdroj: [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com) (26. 3. 2012)

## Letištní terminály

Letiště Praha má v současné době 3 (4) terminály pro odbavení cestujících a 2 čistě cargo terminály. Terminál 1 byl otevřen v roce 1997 a slouží pro odbavení letů mimo Schengenský prostor. Je schopen odbavit cca 3200 kusů zavazadel /hod. a 1700 cestujících odlétajících a přilétajících. Ve veřejné části terminálu je umístěno 62 klasických odbavovacích přepážek a 6 tzv. CUSS (Common Use Self Service, samoobslužný odbavovací kiosk). Terminál nabízí 26 tzv. odletových gatů včetně 14 nástupních mostů.

Obr. č. 8.20 Terminál Sever 1 pražského letiště



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero) (26. 3. 2012)

Terminál č. 2 byl zpřístupněn veřejnosti v roce 2006. Slouží k odbavování letů v rámci prostoru Schengen, a je schopen odbavit až 1700 cestujících / hod jak na odletu, tak také na příletu. Systém na odbavení zavazadel je schopen roztrždit až 3000 položek/hod. V terminálu se nachází 60 klasických a 19 samoobslužných odbavovacích kiosků. Terminál využívá 26 odletových gatů včetně 26 nástupních prstů.



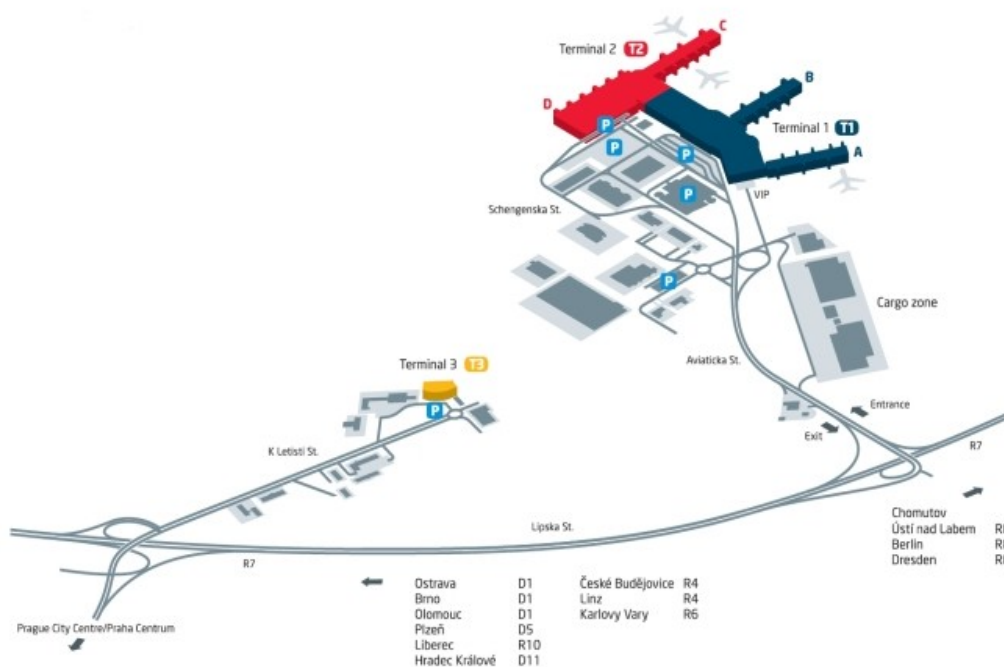
Obr. č. 8.21 Terminál Sever 2 pražského letiště



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero) (26. 3. 2012)

Terminál 3, respektive i 4, je situován v jižní části letiště, a je tvořen původním terminálem z roku 1937 a terminálem 4, který byl postaven v roce 1997 a slouží k odbavení letů GA, VIP letů a jiných, důležitých, například státních letů. [32]

Obr. č. 8.22 Schéma pražského letiště



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero) (26. 3. 2012)

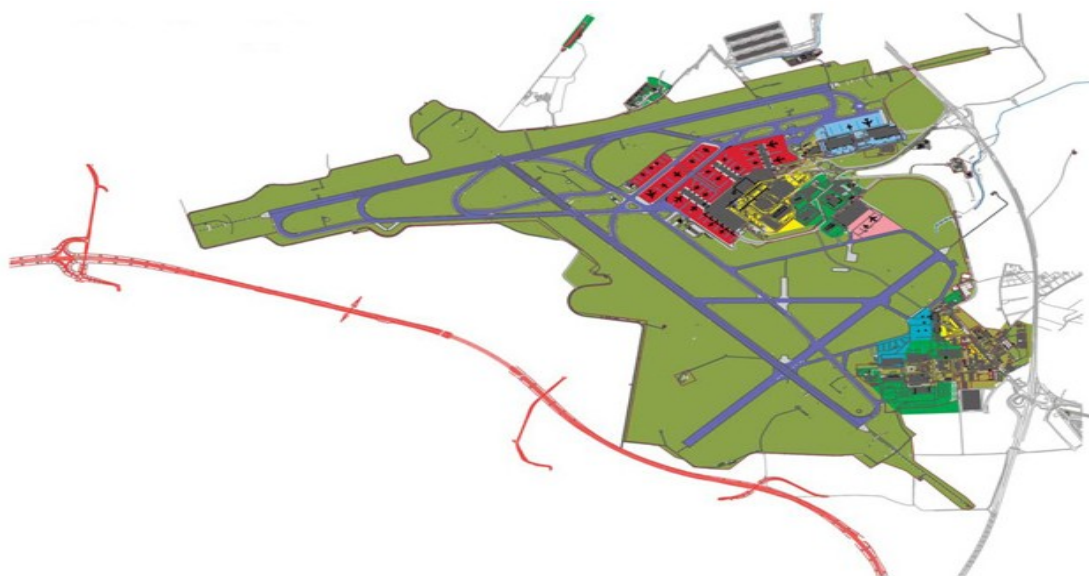
## Dráhový systém

Pražské letiště v současnosti disponuje dvěma RWY, a to konkrétně dráhou 06/24, která má délku 3715m a šířku 45m a dráhou 13/31, která měří 3250m s šířkou taktéž 45m. Pro vzlety a přistání se přednostně využívá dráha 06/24, jelikož její příletové a odletové tratě se vyhýbají zalidněným oblastem Prahy, na rozdíl od vedlejší dráhy 13/31. Dráha byla hlavní dráhou ještě před výstavbou dráhy 06/24 v 60 letech minulého století. Třetí dráhou je dráha 04/22, která se ovšem dlouhodobě pro vzlety ani přistání nepoužívá a slouží k dlouhodobému parkování.

Pro vzlety se v drtivé většině případů používá dráha 24 díky převládajícímu západnímu proudění. Dráha 13/31 se pak používá zejména v případech silného bočního větru a také během pravidelných údržbových prací, kterými musí hlavní dráha každoročně projít. Dráha 24 je vybavena systémem ILS IIIB a přesnou světelnou přibližovací soustavou v délce 900m. Dráha 06 pak disponuje ILS CAT1 a světelnou přibližovací soustavou SALS o délce 420m.

Dráhy 13 i 31 jsou taktéž vybaveny systémem ILS CAT1. Na následujícím obrázku je pro přehled uvedeno schéma dráhového systému pražského letiště. [14, 32]

Obr. č. 8.23 Dráhový systém pražského letiště

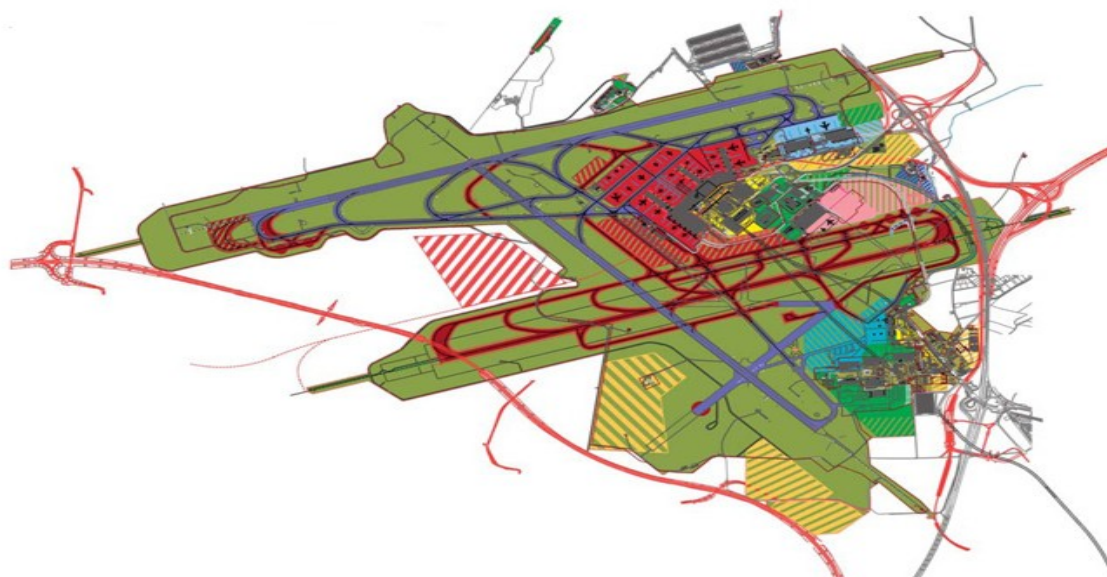


Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero) (26. 3. 2012)

## Výstavba paralelní dráhy

Projekt paralelní dráhy byl zanesen do územní dokumentace již v 70. letech minulého století. S nárůstem objemu letecké dopravy v posledních letech je již situace na pražském letišti neúnosná a jeho trvalý rozvoj je do velké míry absencí paralelní dráhy brzděn. V současné době je hlavní dráha 06/24 schopna zvládnout 46 pohybů ve špičce, čímž se řadí mezi jedny z nejvytíženějších letišť v Evropě, co se týče kapacity dráhy. Špičkou je pak letiště Gatwick, které je schopno ve špičce odbavit až 50 pohybů. Samotný návrh paralelní dráhy počítá s výstavbou dráhy 06R/24L ve vzdálenosti 1525 od osy současné hlavní dráhy (viz obrázek níže). [32]

Obr. č. 8.24 Projekt paralelní dráhy 06R/24L (na obrázku červeně)



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero) (26. 3. 2012)

Předpokládané datum uvedení do provozu se neustále odkládalo zejména díky protestům odpůrců, nicméně 27. 10. 2011 byl projekt konečně odsouhlasen EIA. Samotná žádost byla podána v roce 2005 a měla více než 3600 připomínek. V současnosti je letiště Praha na 80% své kapacity mimo špičku a během ní dochází dokonce k regulaci. Plánovaná dráha bude 3550m dlouhá a bude mít šířku 60m. V obou směrech bude vybavena systémy ILS (CAT IIIB). Díky nové dráze bude možno používat obě dráhy současně, jednu pro vzlety a druhou pro přistání.

Dojde tak kromě navýšení kapacity letiště, také ke zvýšení bezpečnosti provozu a ke snížení hlukové a emisní zátěže nejbližších okrajových částí hlavního města. Studie navíc předpokládá vytvoření až 17tisíc nových pracovních míst. [32]

### Charakteristika provozu

Letiště Praha odbavuje pravidelné, charterové, tak také cargo lety. V zimní sezóně 2011/2012 nabízelo celkem 52 aerolinek spojení do více než 100 destinací v 52 zemích. Nejpočetnějším zástupcem jsou na letišti Praha České aerolinie, pro které je letiště také transferový hub. Jako hub využívá letiště také společnost Wizzair, Travel Service i jeho nízkonákladová odnož Smartwings. [32]

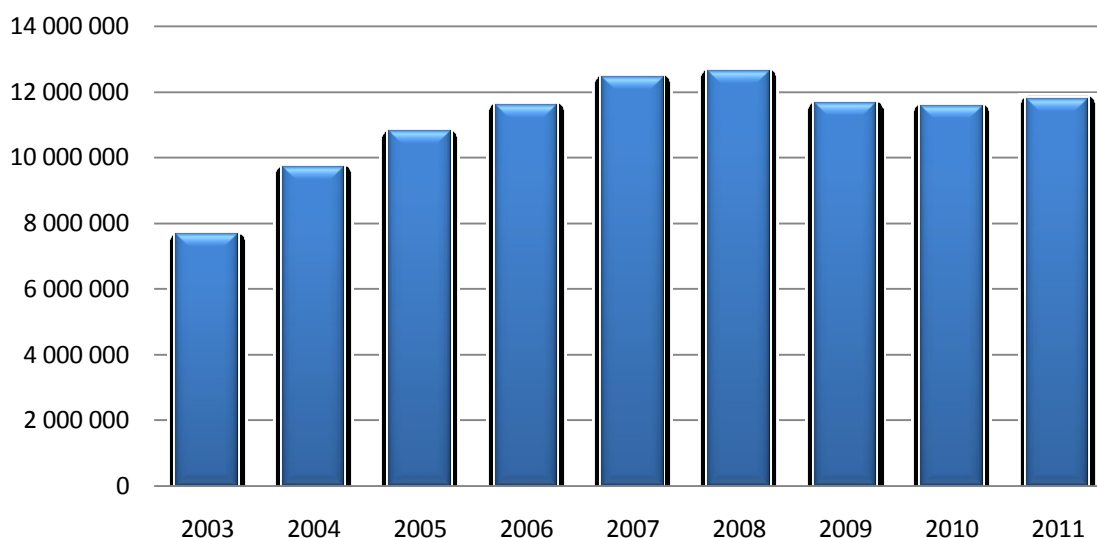
Obr. č. 8.25 Mapa destinací pražského letiště



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero) (26. 3. 2012)

V následujícím grafu je uveden průběh počtu přepravených cestujících v jednotlivých letech. Nejvyššího počtu (12,63 mil) dosáhlo letiště v roce 2008, nicméně od té doby počty cestujících klesly až na úroveň minulého roku (11,78 mil), což je zejména způsobeno celosvětovou hospodářskou krizí a poklesem zájmu o cestování.

Graf č. 8.8 Statistika počtu přepravených cestujících



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero), vlastní zpracování

### Cargo

Letiště Praha disponuje dvěma cargo terminály, které jsou umístěny v těsném sousedství s odbavovací plochou východ. Terminály patří společnostem Skyport a Menzies Aviation. Dohromady jsou schopny odbavit až 200 tis tun zboží ročně. Disponují užitnou plochou o výměře 24 500m<sup>2</sup> a 8000m<sup>2</sup> kancelářských prostor. V rámci cargo zóny působí na 25 logistických společností. Od dubna 2012 se rozhodlo letiště podpořit vznik nových dálkových nákladních linek zavedením určitých incentív, které se týkají letadel těžších než 200tun a poskytují slevu ve výši 50% z přistávacích poplatků během prvního roku provozu, v druhém roce pak slevu 25%. V rámci tohoto balíčku získá dopravce 2h parkování zdarma. Cargo terminály jsou schopny odbavovat veškerý náklad, od klasických zásilek až po přepravu speciálních zásilek, jako je například radioaktivní náklad, živá zvířata, rychle zkazitelné zboží atd. [32]

V současnosti jsou z letiště operovány nákladní linky do těchto destinací:

Abu Dhabi, Brno (TNT Airways), Chengdu, Cologne (Farnair Switzerland), Liege (TNT Airways), Lucemburk (Yangtze River Express), Paříž CDG (Air Contractors), Šanghaj (Yangtze River Express), Taipei (China Airlines), Zhengzhou

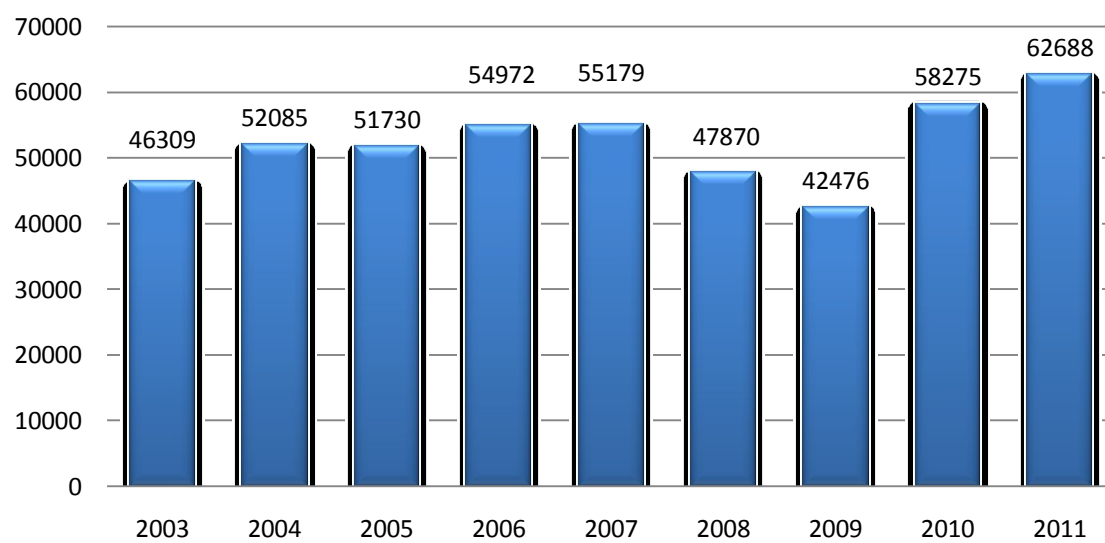


Obr. č. 8.26 Letoun společnosti China Airlines při přeletu do Prahy



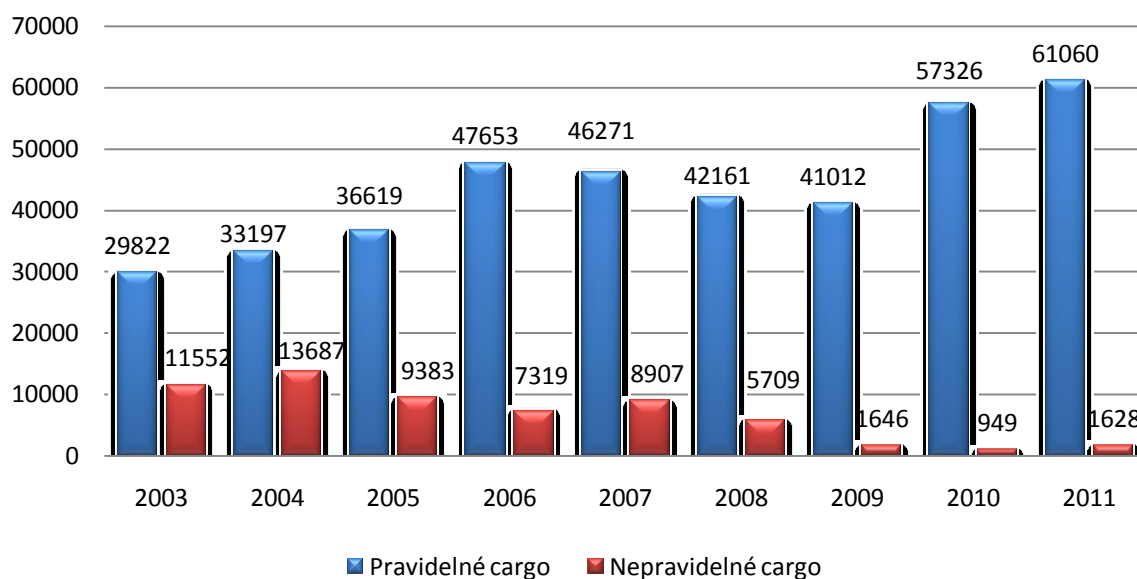
Zdroj: [www.airliners.net](http://www.airliners.net) (30. 3. 2012)

Graf č. 8.9 Statistika přepraveného nákladu (tuny)



Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero), vlastní zpracování

Graf č. 8.10 Statistika pravidelného a nepravidelného carga (tuny)



Zdroj: www.prg.aero, vlastní zpracování

Detailnější provozní charakteristiky za jednotlivé roky jsou uvedeny v příloze K.

#### Nízkonákladové letecké společnosti na pražském letišti

Jak už bylo řečeno, pražské letiště je hlavním vstupním a také nejvýznamnějším letištěm v ČR. Co se týče objemu provozu, tak v ČR nemá sobě konkurenta. Z letiště operují zejména pravidelné letecké společnosti, relativně významný objem zaujímají také společnosti charterové. Nejvýznamnějším dopravcem jsou České aerolinie, které toto letiště také využívají jako svůj transferový hub. V následujícím grafu jsou pro ilustraci uvedeny počty transferových a tranzitních cestujících, kteří v jednotlivých letech prošli branami letiště.

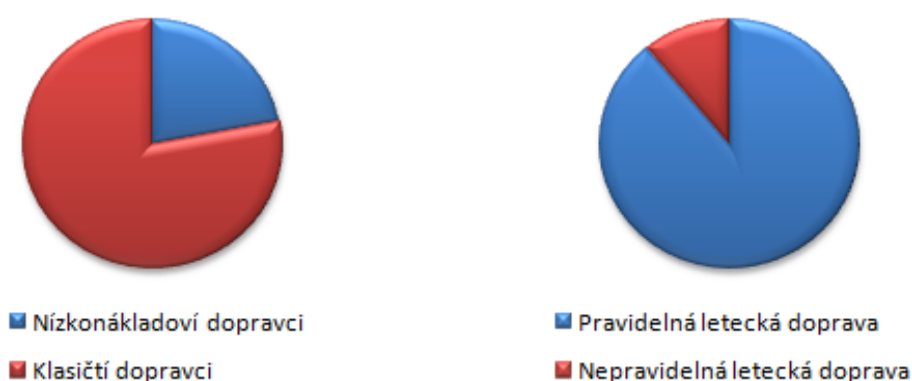
Tab. č. 8.2 Statistiky počtu cestujících

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>PAX (DEP)</b>	5 794 320	6 213 173	6 311 262	5 808 891	5 763 139	5 885 256
<b>Transfer</b>	1 147 108	1 185 521	1 227 904	1 339 563	1 331 513	1 051 350
<b>Tranzit</b>	27 846	40 164	34 506	35 229	35 096	56 186

Zdroj: www.prg.aero, vlastní zpracování (5. 4. 2012)




Letiště Praha a Brno jsou jedinými letišti u nás, která odbavují lety nízkonákladových dopravců. Ze všech linek odbavených v daném roce z pražského letiště bylo 89% linek pravidelných. V rámci těchto pravidelných linek zaujali nízkonákladoví dopravci se svými 22% druhou příčku za těmi tzv. klasickými. Na následujícím grafu je uveden pro znázornění procentuální podíl těchto nízkonákladových dopravců.

Graf č. 8.11 Procentuální zobrazení charakteru provozu










Zdroj: [www.prg.aero](http://www.prg.aero), vlastní zpracování (5. 4. 2012)

Jak je vidět z grafů výše, nízkonákladové společnosti zauímají relativně výrazný podíl celkových provozních statistik. Na pražském letišti jsou v letošním letovém řádu zastoupeny následující společnosti [32].

Logo společnosti	Název aerolinky	Destinace (léto 2012)
	bmibaby	Birmingham, East Midlands
	easyJet	Amsterdam, Bristol, Londýn (Gatwick, Stansted), Lyon, Milán (Malpensa), Paříž (Charles De Gaulle)
	Germanwings	Kolín nad Rýnem



	Jet2.com	Edinburgh, Leeds, Manchester, Newcastle
	norwegian.no	Kodaň, Oslo, Stockholm (Arlanda)
	Smartwings	Alghero, Antalya, Atény, ...
	Transavia	Rotterdam
	Volotea Airlines	Nantes
	Vueling	Barcelona
	WizzAir	Barcelona, Bari, Burgas, Benátky, Eindhoven, Londýn (Luton), Madrid, Milán (Bergamo), Neapol, Řím (Fiumicino)

Co se týče detailnějších provozních dat jednotlivých nízkonákladových dopravců, tak tato data mi z důvodu přísné vnitřní letištní politiky poskytnuta nebyla. Nicméně letiště na svých stránkách určité provozní statistiky za roky 2006 až 2008 publikuje. Přehled těchto výkonů je taktéž uveden v příloze K.

## 9 Srovnání letišť

V rámci této diplomové práce bych se také chtěl pokusit o porovnání pražského a brněnského letiště s letišti podobného charakteru v zahraničí. Co se týče letiště Praha, tak zde bych uvedl pro srovnání letiště v polské Varšavě jako jednoho z největších konkurentů

v oblasti střední Evropy. Letiště Brno bych pak chtěl porovnat s letištěm v nedaleké Bratislavě, které si spolu díky malé vzdálenosti také navzájem konkurují.

## **9.1 Letiště Praha vs. letiště ve Varšavě**

Letiště ve Varšavě (ICAO kód EPWA, IATA kód WAW) se nachází asi 10 km od centra města. Stejně jako letiště v Praze je i varšavské hlavním polským letištěm s největší hustotou provozu. V průměru odbavuje téměř polovinu všech letů v rámci celého Polska. Největší podíl provozu zaujímá aerolinka LOT, která má ve Varšavě svůj HUB. Letiště, stejně jako pražské, prošlo ohromným vývojem v období po pádu komunismu v zemích východní Evropy. V minulém roce odbavilo více než 9 miliónů cestujících, čímž se hodně přiblížilo pražskému letišti.

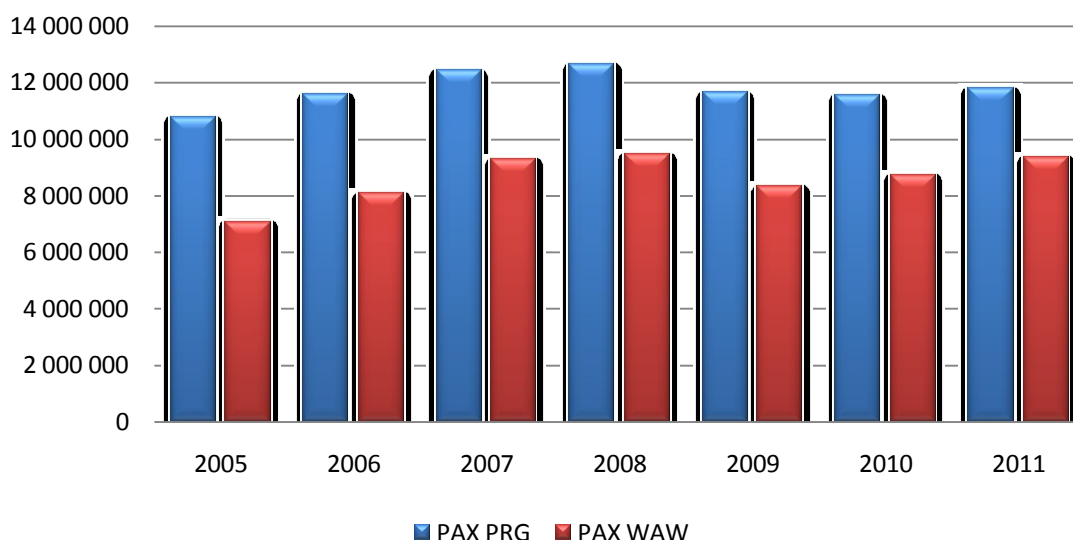
V minulosti mělo letiště dva samostatné terminály T1 a T2, ke kterým přibyl na přechodnou dobu i třetí, určený pouze pro odbavení nízkonákladových aerolinek. Tento byl však po dvou letech uzavřen, a veškerý provoz se přesunul do terminálu 1. Novější terminál 2 se stal domovem zejména pro členy aliancí Star a One World. V roce 2010 se oba terminály sloučily v jeden terminál A, který je rozdělen na dvě haly, jižní a severní. Tento komplex je rozdělen do několika odbavovacích oblastí, konkrétně A až E. Samotná kapacita celého komplexu dosahuje 10 miliónů cestujících při využití 45 odletových gatů, z nichž 27 je vybaveno nástupními mosty. V rámci terminálu se nachází 114 odbavovacích překážek, 9 tzv. CUSS a 1 VIP přepážka.

### **Charakteristika provozu**

Stejně jako u pražského letiště ČSA, i zde LOT zaujímá první příčku co do počtu přepravených cestujících. I zde jednoznačně dominuje pravidelná letecká doprava před tou nepravidelnou. Co se týče provozu nízkonákladových aerolinek, tak zde je spektrum dopravců mnohem užší, jelikož zde operují pouze dva dopravci, a to konkrétně norský norwegian.no a maďarský WizzAir, který drtivě převažuje nad objemem přeprav svého norského rivala.

Pro samotné porovnání provozu vycházím z celkových dat uveřejněných na stránkách obou letišť. Detailnější charakteristiky mi nebyly z důvodu své citlivosti poskytnuty.

Graf č. 9.1 Srovnání provozních výkonů letiště PRG a WAW



Zdroj: www stránky obou letišť, 10. 4. 2012

### Cenové srovnání obou letišť

Co se týče velikosti jednotlivých poplatků, tak obě letiště mají na svých internetových stránkách kalkulatory, díky kterým si můžeme přibližně určit, kolik nás bude stát odbavení jednoho letu po započtení různých slev, které jsou aerolinkám nabízeny v rámci tzv. incentivních programů. Po zadání parametrů fiktivního letu mi po určení ceny vyšlo levnější letiště ve Varšavě, což může být způsobeno lepší polohou pražského letiště a také větším turistickým zájmem o českou metropoli.

V příloze L jsou tyto výpočty uvedeny. Jedná se nicméně o přibližné cifry, jelikož přesné vyčíslení poplatků je známo až po schůzce s představiteli letiště.



## 9.2 Letiště Brno vs. letiště Bratislava

V následujícím textu bych se chtěl zaměřit na porovnání dvou letišť, která, dle mého názoru mají spoustu věcí společných. Letiště v Bratislavě (ICAO kód LZIB, IATA kód BTS) se nachází asi 9 km od centra města. Bratislavské letiště je hlavním vstupním letištem do Slovenské republiky a v roce 2011 odbavilo více než 1,5 mil cestujících. I když je letiště Brno, co se týče počtu cestujících přibližně třetinové, budoucí možný vývoj bude dle mého názoru do určité míry podobný. Letiště v Bratislavě je ze svého statutu jednoznačně větší, disponuje dvěma vzletovými a přistávacími dráhami, z nichž dráha 13/31 je vybavena systémem ICAO IIIA. Letiště má také tři terminály, z nich nejstarší z nich byl v lednu roku 2011 stržen a na jeho místě vyrostl terminál nový. V letošním roce by měla být dokončena druhá část nového terminálu.

Jedním z faktorů, které limitují provoz na obou letištích, je jejich vzájemná blízkost a také cca 55km vzdálenost na letiště ve Vídni, které v minulém roce odbavilo více než 20 miliónů cestujících a je transferových hubem pro společnosti Austrian Airlines a Niki. Tato blízkost obou letišť zaujala především nízkonákladové dopravce, kteří využívají hlavně bratislavské letiště jako nízkonákladovou variantu Vídně.

### **Charakter provozu**

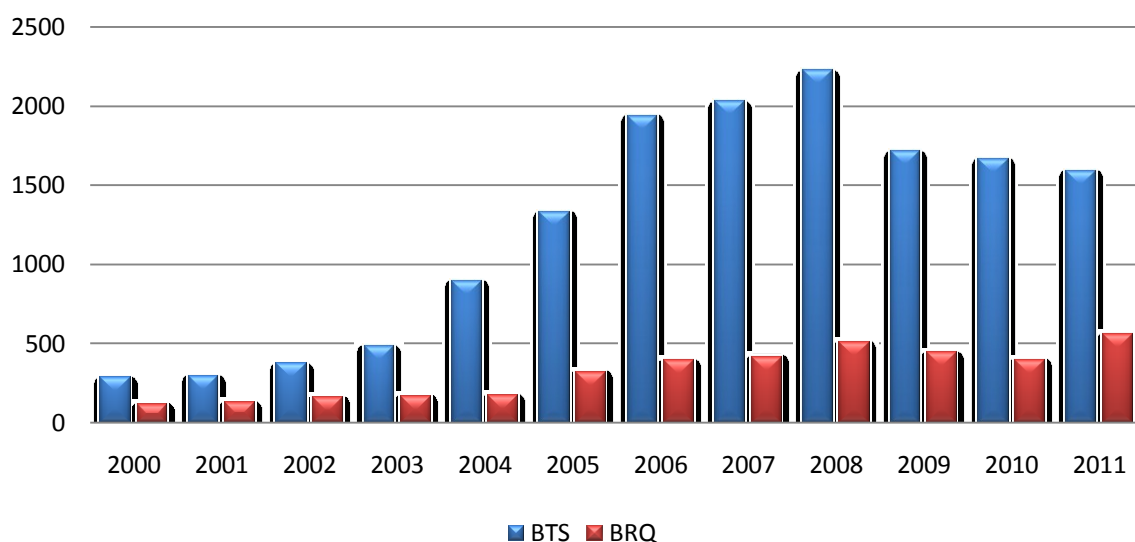
Dle současného letového řádu se z Bratislavy dostanou cestující do 24 destinací skrze 86 letů týdně. Provozu na bratislavském letišti jednoznačně dominuje pravidelná nízkonákladová letecká přeprava. V počtu přepravených cestujících a destinací dominuje irský gigant Ryanair, který v současném letním letovém řádu operuje linky do různých destinací, zejména ve Velké Británii, Irsku a ve Francii. Druhým nízkonákladovým dopravcem je norský norwegian.no, který do aktuálního letového řádu přidal k již zaběhnutému Oslu také Kodaň. Z dalších pravidelných dopravců můžeme jmenovat např. Danube Wings (linka do Košic), U-Tair (Moskva), Sun d'Or (Tel Aviv), nebo například česká nízkonákladová odnož Travel Service, Smartwings, která část své kapacity na charterových letech prodává jako pravidelné linky.

## Statistika provozu

Jak je patrné z grafu níže, tak bratislavské letiště má nad brněnským jasnou dominanci, nicméně ta v posledních letech již není tak výrazná, jako tomu bylo na začátku dekády. Nárůstu provozu v Brně jednoznačně pomohly obě nízkonákladové společnosti, jak Ryanair, tak Wizzair. I přes tento vzestup pravidelných dopravců jsou to stále chartery, které letišti v Brně dominují.

Situace v Bratislavě je opačná, zde dominují jednoznačně lety pravidelné. Když se zaměříme na průběh křivky počtu odbavených cestujících, tak si nelze nepovšimnout poklesu odbavených cestujících v letech 2008 až do současnosti. Tento stav je způsoben dvěma faktory, a to jednak celosvětovou hospodářskou krizí a obecným poklesem zájmu o leteckou dopravu, ale také krachem řady společností, zejména tedy společnosti SkyEurope v roce 2009, která k 31. 8. pozastavila všechny lety z důvodu tíživé finanční situace. Dopad krachu této společnosti byl nejpatrnější, jelikož měla na letišti své sídlo a většinu svých letů z něj také vypravovala. Mezi dalšími společnostmi můžeme jmenovat také např. Seagle Air (pozastavení činnosti 23. 10. 2009), Air Slovakia (pozastavení činnosti 03. 05. 2010), Slovak Airlines (pozastavení činnosti 02/2007) atd.

Graf č. 9.2. Porovnání provozních výkonů BTS a BRQ



Zdroj: [www stránky letišť](http://www.strankyletišt.cz), (23. 4. 2012)

### Vzájemná poloha a dojezdové časy

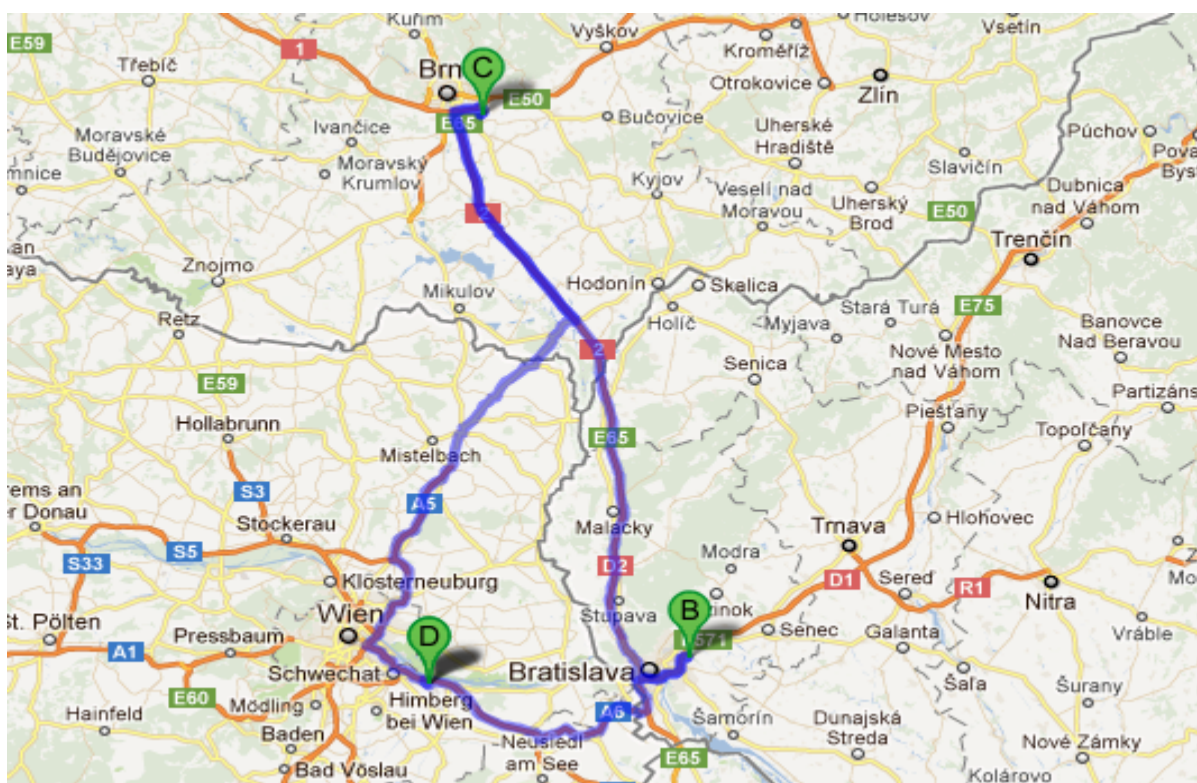
Na následujícím výřezu ze serveru googlemaps.com je uvedena vzájemná poloha všech tří letišť. V tabulce níže jsou pak uvedeny vzdálenosti jednotlivých tras a průměrný čas nutný k jejich překonání.

Tab. č. 9.1 Vzdálenosti mezi jednotlivými letišti

Trasa	Vzdálenost [km]	Délka jízdy [h, min]
BTS - VIE	70,7	0h 45min
BRQ - VIE	144,0	1h 24min
BRQ - BTS	145,0	1h 25min

Zdroj: www.googlemaps.com, [23. 4. 2012]

Obr. č. 9.1. Grafické znázornění vzájemné polohy všech tří letišť



Zdroj: www.googlemaps.com, [23. 4. 2012]

## 10 Závěr

Civilní letectví si za poslední dekádu prošlo velice složitým obdobím. Vše začalo nelítostnými útoky na symboly amerického obchodu, věže World Trade Center v září roku 2001. Poté celý svět zaskočila nemoc SARS, následována ropnou krizí a v neposlední řadě také světovou finanční krizí, jejíž následky jsou patrné ještě dnes. Všechny tyto události doslova zamávaly s celým odvětvím civilní letecké dopravy a výsledkem bylo, že mnoho společností díky své finanční situaci muselo ukončit provoz, ale například také relativně velké množství společností, které se sloučily ve snaze překonat toto období. Když se podíváme na toto období z pohledu tradičních a tzv. nízkonákladových společností, tak můžeme vypořizovat určité charakteristické rysy obou modelů. Na počátku tisíciletí zde nebylo mnoho tzv. nízkonákladových společností. Ty, co zde byly, jako např. Southwest, se vyznačovaly takřka striktně nízkonákladovým modelem tak, jak je vysvětlen v předchozích kapitolách. Klasičtí dopravci té doby si ještě „užívali“ relativního klidu a pokojného blahobytu bez nutnosti se nějak hlouběji zabývat strukturou svých nákladů a optimalizací svých provozních výkonů.

V rámci dalších odstavců bych se zaměřil zejména na situaci v Severní Americe, kde, podle mého názoru, byla tato situace a nastupující trendy nejdříve patrná. Pro porovnání výnosnosti dopravců využiji ukazatele CASM.

**CASM** – jedná se o finanční ukazatel výnosnosti jednotlivých aerolinek a velice často se používá pro vzájemné porovnávání. Samotný výpočet je následující:

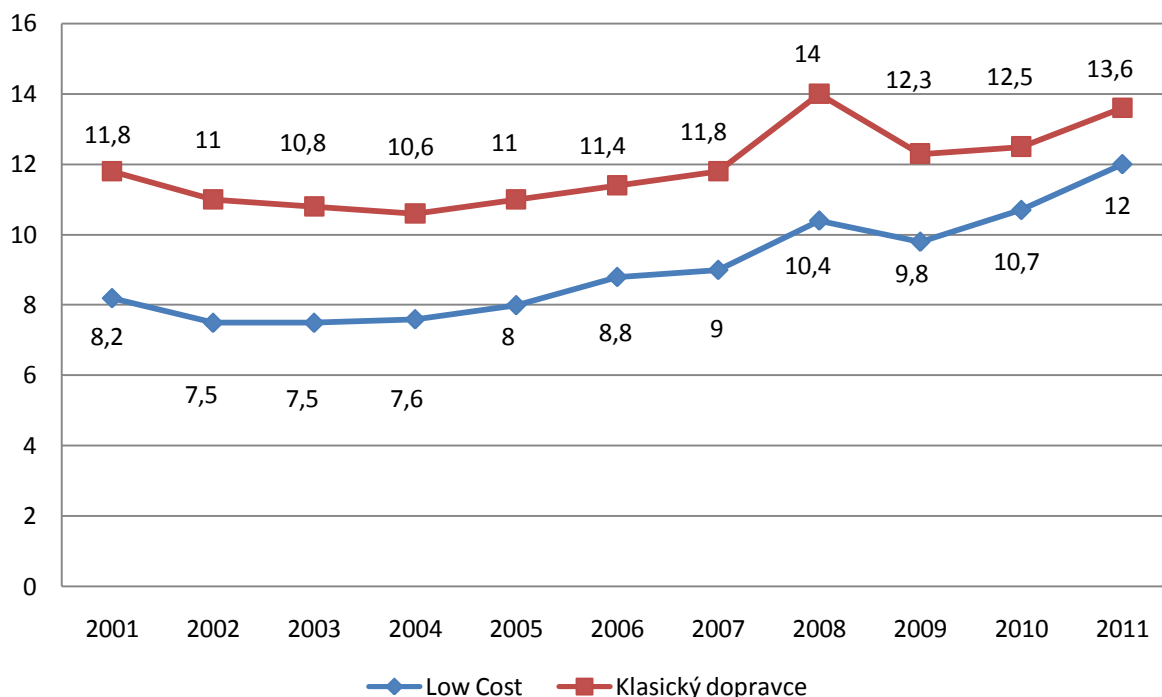
$$CASM = \text{Direct Operating Costs} / \text{Available Seat miles (ASM)}$$

Neboli podíl přímých provozních nákladů a ASM, což je ukazatel, který vznikne vynásobením počtu míst, která daná aerolinka nabízí k prodeji a celkovou uletěnou vzdáleností. Například letadlo, které má kapacitu 189 míst, a uletí vzdálenost 1000 NM, vygeneruje 189 000 AMS na tomto daném letu. Celkové ASM se pak vypočte obdobně, nicméně v rámci celého letového řádu společnosti.

CASM se publikuje v centech a obecně platí, že čím nižší je CASM, tím snazší je pro aerolinku tvorba zisku, jelikož potřebuje vydělat menší obnos k pokrytí svých nákladů.

Na následujícím grafu je uveden přehled CASM (Cost per Available Seat Mile) klasických i tzv. nízkonákladových dopravců v minulé dekádě.

Graf č. 10.1 CASM (centy) jednotlivých dopravců v regionu Severní Amerika [8]



Jak je patrné z grafu, tak rozdíl mezi oběma druhy dopravců se za jednotlivé roky postupně snižoval. Největší rozdíl byl patrný na začátku dekády, kdy také samotné rozhraní mezi oběma modely bylo velmi ostré a jednotlivé společnosti se spíše pohybovaly na obou okrajích spektra, než v jeho středu tak, jako v posledních letech. V posledních dvou letech je vidět značné sblížení obou skupin, což značí, že dochází k prolínání obou konceptů a většina dopravců se již neprofiluje jako čistě síťová, popřípadě nízkonákladová. Výrazný skok obou křivek pro rok 2008 je způsoben nárůstem ceny za barel ropy, kdy se tato cena vyšplhala až na 147 USD.



Graf č. 10.2 Vývoj ceny ropy Brent



Zdroj: [www.kurzy.cz](http://www.kurzy.cz) (18. 4. 2012)

Jak je z patrné z grafu, v roce 2008 ropa opravdu dosáhla svého dlouhodobého maxima, nicméně v následujícím roce cena ropy prudce klesla tak, aby v následujících letech opět vykazala strmý vzestup. Je tedy zřejmé, že v posledních letech zaujímají v celkových nákladech jednotlivých společností náklady na palivo stále větší část. Z tohoto důvodu se aerolinky snaží nakupovat co nejnovější, a tedy k přírodě nejšetrnější, letadla nové generace typu A320 NEO (New Engine Option) a B737MAX, které jsou víceméně obdobami svých předchůdců, nicméně mnohem šetrnějšími k životnímu prostředí a financím společností.

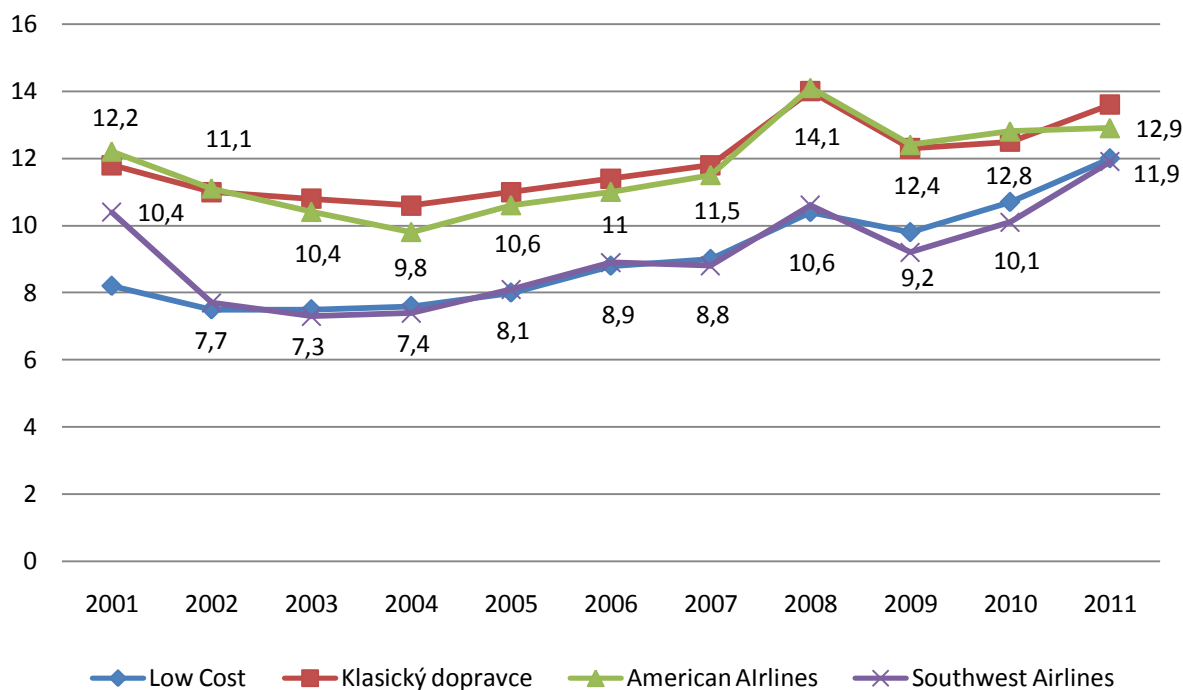
Je to tedy stále se měnící cena ropy, která činí aerolinky velmi zranitelné a odkázané na její vývoj. Nízkonákladové aerolinky se tomuto snažily předejít tak, že si palivo dlouhodobě předkoupily za určitou cenu. Tomuto kroku se říká tzv. *fuel hedging*. Tento postup ale má také nevýhody v tom, že pokud dojde ke snížení ceny ropy, musí dopravce stále hradit smluvně dohodnutou cenu.

Dalším faktorem, který způsobuje sbližování obou křivek, je také snaha klasických dopravců o maximální zefektivnění svých linek, a také časté případy úpadků aerolinek, které se následně snažily postavit se na “vlastní nohy“, nicméně už s optimalizovanými lidskými zdroji, flotilou i jednotlivými linkami tak, aby byly schopny nadále samostatně existovat. V příloze M jsou uvedeny dva grafy znázorňující statistiku CASM [centy] jak pro klasické (první graf), tak nízkonákladové (druhý graf) aerolinky, v detailnějším rozdělení podle jednotlivých kategorií přímých provozních nákladů.

Z prvního grafu je patrné, jak se do nákladů promítá cena za palivo v jednotlivých letech, ale také snaha společností snížit počty nepotřebných zaměstnanců a tím také snížit provozní náklady. Druhý graf je pak analýzou nízkonákladového segmentu letecké dopravy v Severní Americe. I zde jsou nejvýraznější změny právě v nárůstu ceny paliva a nákladů na pracovní sílu. V posledních letech jsou také vidět téměř totožné výsledky s dopravci klasickými. Toto může být také dáno faktem, že společnost Southwest zabírá drtivou část místního nízkonákladového trhu, ačkoliv sama sebe jako nízkonákladového dopravce neoznačuje a i z některých rysů je patrnější příklon k modelu klasickému. [8]

Na následujícím grafu je zobrazen kromě již popsaných křivek klasických a nízkonákladových dopravců také srovnání s hlavními představiteli jednotlivých modelů. Z grafu je patrné, jak na začátku desetiletí byly obě kategorie separované a jak American Airlines, co by zástupce klasických dopravců, tak Southwest relativně přesně kopírovaly průměrné hodnoty daných modelů v rámci celého odvětví. V posledních letech je však zřejmé určité rozdělení a vytvoření jakýchsi 4 skupin, kdy dochází ke splývání modelu klasického s modelem nízkonákladovým.

Graf č. 10.3 CASM (centy) – srovnání zástupců jednotlivých modelů [8]



Dalším trendem poslední doby je také hromadné zakládání nízkonákladových odnoží klasických, již po mnoho let etablovaných dopravců. Jako příklad můžeme uvést nedávné oznámení managementu společnosti Singapore Airlines o spuštění společnosti Scoot. Bude se jednat o společnost, která bude operovat lety ze Singapuru do destinací v Austrálii a Číně, v délce 5 až 10 hodin letu. O něco podobného se v minulosti už úspěšně pokusil například australský Qantas se spuštěním své dceřiné společnosti Jetstar. Byly to například i Thai Airways, které oznámily spuštění nové společnosti Thai Smile v červenci letošního roku. Masivní zakládání nových leteckých společností se nyní děje zejména v oblasti Číny a Jihovýchodní Asie, kde je v příštím roce předpovídán nárůst poptávky po letecké dopravě až o 7%, oproti 2% v U.S.A a 4% v Evropě. [49]

Ne všude se zakládání společností setkává s všeobecným přijetím. Byla to například společnost Air Canada, která nedávno oznámila záměr o založení nízkonákladové odnože. Téměř okamžitě se setkala s protesty svých zaměstnanců. Důvod je zřejmý, a to obava o snížení mezd vzhledem k přechodu k nízkonákladovému modelu, kde je fixní složka platu mnohem nižší a mnohem vyšší část připadá na složku výkonovou, což se samozřejmě mnohým nelíbí. [50]

### **Splnění cílů diplomové práce**

Cílem této práce bylo definovat typický nízkonákladový model, dále pak uvést světový přehled největších a provozně-nejvýraznějších dopravců a provést detailnější analýzu vybraných společností, zejména tedy těch, které se běžně vyskytují na českých letištích. V druhé části práce jsem si kladl za cíl provést analýzu leteckého prostředí v České republice s důrazem na nízkonákladovou leteckou přepravu, uvést detailní provozní charakteristiky jednotlivých letišť a také uvést porovnání dvou z nich, konkrétně pražského a brněnského, s podobnými letišti v zahraničí. V závěru je pak nastíněn vývoj celého segmentu nízkonákladové letecké dopravy s tím, že je zejména poukázáno na měnící se modely obou typů společností a také na stále se ztenčující hranici mezi nimi.

Myslím si, že jsem uvedené cíle splnil. Co se týče analýzy pražského letiště, tak v tomto případě mi bohužel nebyla poskytnuta potřebná data zejména díky své citlivosti. Snažil jsem se tedy využít všech veřejně dostupných dat, nicméně podrobnější data týkající se nízkonákladového segmentu jsem nenašel. Při zpracovávání této diplomové práce jsem se snažil využívat veškeré dostupné a maximálně aktuální zdroje tak, abych co nejvěrněji zachytil současný obraz a možný budoucí vývoj tohoto odvětví.

## 11 Literatura

- [1] Průša, J. a kolektiv: Svět letecké dopravy, 1.vyd, Galileo CEE Service ČR, 2007, Praha, 315 s., ISBN 978 - 80 - 239 - 9206 – 9
- [2] Chlebek, J. a kolektiv: Letecký zákon a postupy ATC, CERM, 2002, Brno, 236 s., ISBN 80 - 7204 - 243 – 2
- [3] Letištní příručka Leoše Janáčka v Ostravě - datum vydání 15. 5. 2007
- [4] Creaton, S.: Ryanair: The full story of the controversial low-cost airline, 7.vyd, Aurum Press Ltd, 2007, London, 290 s., ISBN-10:1845 1329 39
- [5] Shaw, S.: Airline marketing and management, 7.vyd, Ashgate Publishing Ltd, 2011, Surrey, 364 s., ISBN 978-1-4094-0149-0
- [6] Clader, S.: No Frills: The Truth Behind The Low-Cost Revolution In The Skies, 1.vyd, Virgin Books Ltd, 2002, London, 276 s., ISBN 1 85227 932 X
- [7] Žihla, Z. a kolektiv: Provozování podniků letecké dopravy a letišť, 1.vyd, CERM, 2010, Brno, 301 s., ISBN 978-80-7204-677-5
- [8] LOW COST AND REGIONAL AIRLINE BUSINESS: odborný letecký časopis. Č. 7 (duben 2012). Londýn: Air Transport Publications Ltd., 2012. Vychází čtvrtletně. ISSN 1755-1242
  
- [9] <http://www.smartwings.com> [cit. 25. 03. 2012]
- [10] <http://www.iata.org> [cit. 30. 01. 2012]
- [11] <http://www.icao.int> [cit. 30. 01. 2012]
- [12] <http://www.mdcr.cz> [cit. 03. 02. 2012]
- [13] <http://www.airliners.net> [cit. 03. 02. 2012]
- [14] <http://www.lis.rlp.cz> [cit. 03. 03. 2012]
- [15] <http://www.ihned.cz> [cit. 10. 02. 2012]
- [16] <http://www.justice.cz> [cit. 15. 03. 2012]

- [17] <http://www.hbreavis.com> [cit. 15. 02. 2012]
- [18] <http://www.ceskatelevize.cz> [cit. 01. 04. 2012]
- [19] <http://www.dailymail.co.uk> [cit. 16. 02. 2012]
- [20] <http://www.bbc.co.uk> [cit. 17. 02. 2012]
- [21] <http://www.airasia.com> [cit. 18. 02. 2012]
- [22] <http://www.klia.com> [cit. 18. 02. 2012]
- [23] <http://www.ryanair.com> [cit. 15. 02. 2012]
- [24] <http://www.wizzair.com> [cit. 19. 02. 2012]
- [25] <http://www.easyjet.com> [cit. 19. 02. 2012]
- [26] <http://www.airbus.com> [cit. 19. 02. 2012]
- [27] <http://www.southwest.com> [cit. 19. 02. 2012]
- [28] <http://www.amadeus.com> [cit. 25. 02. 2012]
- [29] <http://www.brandchannel.com> [cit. 25. 02. 2012]
- [30] <http://www.bbj.hu> [cit. 01. 03. 2012]
- [31] <http://www.airport-ostrava.cz> [cit. 25. 03. 2012]
- [32] <http://www.prg.aero> [cit. 01. 04. 2012]
- [33] <http://www.airport-brno.cz> [cit. 13. 03. 2012]
- [34] <http://www.airport-k-vary.cz> [cit. 11. 03. 2012]
- [35] <http://www.uzpln.cz> [cit. 10. 03. 2012]
- [36] <http://www.airport-pardubice.cz> [cit. 11. 03. 2012]
- [37] <http://www.galileo.com> [cit. 10. 02. 2012]
- [38] <http://www.elfaa.com> [cit. 10. 03. 2012]
- [39] <http://www.faa.gov> [cit. 01. 02. 2012]
- [40] <http://www.wikipedia.com> [cit. 10. 03. 2012]
- [41] <http://www.lkkv.info> [cit. 11. 03. 2012]
- [42] <http://www.rte.ie> [cit. 15. 02. 2012]

- [43] <http://www.atwonline.com> [cit. 10. 03. 2012]
- [44] <http://www.googlemaps.com> [cit. 20. 02. 2012]
- [45] <http://www.people.edu> [cit. 23. 03. 2012]
- [46] <http://www.webcitation.org> [cit. 20. 03. 2012]
- [47] <http://www.airportbratislava.sk> [cit. 23. 04. 2012]
- [48] <http://www.lotnisko-chopina.pl> [cit. 20. 04. 2012]
- [49] <http://www.telegraph.co.uk> [cit. 24. 04. 2012]
- [50] <http://www.business.financialpost.com> [cit. 20. 04. 2012]

#### **Další zdroje, výroční zprávy, interní data**

- [51] Statistická data letiště LKKV
- [52] Statistická data letiště LKMT
- [53] Statistická data letiště LKTB
- [54] Výroční zprávy letiště Ostrava, dostupné přes [www.airport-ostrava.cz](http://www.airport-ostrava.cz)
- [55] Výroční zprávy společnosti Ryanair, dostupné přes [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)
- [56] Výroční zprávy společnosti Easyjet, dostupné přes [www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)
- [57] Výroční zprávy společnosti AirAsia, dostupné přes [www.airasia.com](http://www.airasia.com)

## **Seznam příloh**

Příloha A	Galileo ViewTrip
Příloha B	ELFAA
Příloha C	Statistiky společnosti Ryanair
Příloha D	Statistiky společnosti Easyjet
Příloha E	Statistiky společnosti Southwest
Příloha F	Plán haly letiště LKKV
Příloha G	Statistiky letiště Karlovy Vary a.s.
Příloha H	Statistiky letiště Pardubice
Příloha I	Dotazník společnosti WizzAir
Příloha I	Statistiky letiště Ostrava a.s.
Příloha J	Statistiky letiště Brno a.s.
Příloha K	Statistiky letiště Praha a.s.
Příloha L	Porovnání výše poplatků letišť PRG a WAW
Příloha M	CASM analýza